



## 02 Стивидоры наращивают мощности



## 03 Первая ТЭЦ за 45 лет



## 04 Рыба — товар экспортный

Тематическое приложение к газете

www.izvestia.ru

# ИЗВЕСТИЯ

# ВОСТОЧНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

№159 (30154)

11 сентября 2018  
Вторник

## Инвестиционный ресурс

### Сотрудничество с азиатскими странами дает первые результаты

Иван Латушкин

«Восточный поворот», анонсированный высшим руководством страны еще в 2012 году, набирает обороты. Дальний Восток стал лидером по привлечению иностранных инвестиций. Проекты, долго раскачивающиеся из-за инфраструктурных и демографических проблем на Дальнем Востоке, постепенно набирают обороты.

#### ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

В феврале 2018 года вице-премьер Юрий Трутнев, полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе, привел цифры, характеризующие экономику региона. Экономический рост на Дальнем Востоке в последние годы составляет 5–6%, и регион привлекает 26% прямых иностранных инвестиций, приходящих в Россию, обладая при этом лишь 4% населения. В 2017 году запущено 89 новых предприятий с 4500 сотрудниками. «Это пока не очень много, — признал Юрий Трутнев, — но до 2025 года цифра вырастет до 115 тыс. человек».

Инфраструктурные проекты, как самые дорогостоящие, развиваются при поддержке государственных институтов. Алексей Чекунов, генеральный директор Фонда развития Дальнего Востока (ФРДВ) и Байкальского региона говорит: «Совместно с Российско-китайским инвестиционным фондом мы финансируем строительство первого трансграничного железнодорожного моста Россия — Китай, рассчитанного на 20 млн т грузов в год. Ведутся строительные работы, объект будет введен в эксплуатацию в июле 2019 года. Общая стоимость проекта — 10 млрд рублей. Инвестиции фонда в этот проект составляют 2,5 млрд рублей, 1,9 млрд уже инвестировано». Как поясняет Алексей Чекунов, проект реализуется в рамках межправительственного соглашения между Россией и Китаем и направлен в том числе на интеграцию России в глобальную концепцию «Один пояс — один путь». Мост — это часть нового экспортного коридора, протяженность маршрута транспортировки грузов из восточных регионов Российской Федерации в северные провинции Китая сократится на 700 км. Появление нового торгового пути станет стимулом для создания логистических и промышленных кластеров.

Ли Хуэй, посол Китая в России, перечисляя точки интереса китайской стороны, тоже называет трансграничные инфраструктурные проекты. Они получили название «Три моста и один остров» (это уже упоминавшийся Тунцзянский железнодорожный мост, Хэйхэ-Хэйхэский автодорожный мост, Дуннинский



Взаимные инвестиции — это главная цель политики «восточного поворота» | Павел Кассин | «Известия»

мост (переход Полтавка — Дуннин) и освоение острова Хэйсяцзы (российское название — Большой Уссурийский).

«Один пояс — один путь» — это глобальный проект, инициированный Китаем и реализуемый в ряде стран бывшего СССР. Многие китайские инвесторы пересматривают свои инвестиционные планы, ориентируясь именно на него, говорит Алексей Чекунов. ФРДВ, по его словам, активно участвует в формировании инвестиционной повестки одного из мультинациональных фондов, созданных для реализации проекта. Консорциумом азиатских инвесторов (КНР, Малайзия, Сингапур и другие страны Азии) учрежден Фонд поколений, общий объем которого составит до \$20 млрд, первый транш в объеме \$2 млрд уже привлечен со стороны китайских инвесторов. «О первой сделке на Дальнем Востоке с его участием планируем объявить в ближайшее время», — анонсирует Алексей Чекунов.

#### ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Развитие экономики Китая, второй по размерам в мире, открывает для российского Дальнего Востока хорошие перспективы. С 2017 по 2022 год Ки-

тай намерен импортировать товары на сумму \$8 трлн, привлечь инвестиции из-за рубежа на \$600 млрд и инвестировать за границу \$750 млрд, число туристов из Китая, согласно этим планам, превысит 700 млн человек.

«Много лет Китай работал на производство товаров для внешнего рынка, в то время как качество и выбор товаров на внутреннем рынке были не лучшими. Тенденция изменилась за последние 7–8 лет, и китайцы с большим энтузиазмом покупают иностранные товары», — говорит Илона Горшенева-Долунц, представитель «Опоры России» в городе Шэньчжэнь (представительство начало работу в июне 2018 года). Но не каждый товар способен пробиться на китайском рынке. «Российская бытовая химия и косметическая продукция никак не приживаются, сколько бы ни было попыток внедрить их на китайский рынок», — отмечает Илона Горшенева-Долунц. А вот российские пищевые продукты имеют репутацию высококачественных, уже сейчас китайцы активно закупают в России рыбу и морепродукты, сою и соевое масло, муку и мед.

Поэтому дальневосточное сельское хозяйство — одно из перспективных направлений для инвестиций, в том числе международных. «В непосредственной

близости от Дальнего Востока, в Азии, проживают 2 млрд потребителей, заинтересованных в потреблении экологически чистых продуктов», — напоминает Алексей Чекунов. ФРДВ инвестировал 5 млрд рублей в дальневосточный проект одной из ведущих российских агропромышленных компаний «РусАгро». «Строим один из крупнейших свиноплеков в Приморье: первые объекты вводятся в эксплуатацию в сентябре. Еще один сельскохозяйственный проект, поддерживаемый фондом, — строительство завода по глубокой переработке сои в Амурской области. В этом регионе сегодня производится около 1 млн т сои в год, однако пока переработка плохо развита. Мы поможем бизнесу решить эту проблему и построить новые производственные мощности, завоевать азиатские рынки», — перечисляет проекты глава Фонда развития Дальнего Востока.

Развивается поддержка не только на суше, но и на море. 3 сентября Росрыболовство начало принимать от инвесторов в аквакультуру заявки на формирование рыбодонных участков, подаваемые через интернет-сервис aquavostok.ru, который разработан Фондом развития Дальнего Востока. Он позволяет самостоятельно выби-

рывать участки от 100 до 5000 га в доступной зоне (это более 65 млн га).

#### ДРУГАЯ АЗИЯ

Экономическое и инвестиционное сотрудничество с Китаем не исключает взаимодействие с другими азиатскими экономиками. При участии ФРДВ учреждена Российско-японская инвестиционная платформа, партнером которой с японской стороны выступает Японский банк международного сотрудничества (JIBC). Привлечение японских инвесторов в территории опережающего развития (ТОР) и свободный порт Владивосток, комплексное сопровождение инвесторов — то, чем должна заниматься платформа. Уже сейчас она помогает инвесторам из Японии (Magubeni и JIBC) в строительстве терминала сжиженного природного газа на Камчатке (инвестиции в этот проект оцениваются в \$800 млн). Алексей Чекунов перечисляет первые поддерживаемые проекты: создание современного тепличного комплекса по японским технологиям в якутской ТОР Кангалассы, строительство завода по утилизации подержанных автомобилей и сельскохозяйственного предприятия в Приморском крае, а также завода по переработке кремнезема

для дальнейшей экспорта в Японию. В проектах принимают участие крупные компании — Hokkaido Corporation, Arai Shoji, JFE Engineering. За 5–7 лет планируется реализовать на Дальнем Востоке около 35 проектов общей стоимостью 85 млрд рублей.

#### НАДО ЧАЩЕ ВСТРЕЧАТЬСЯ

В расширении числа проектов немаловажную роль играет число площадок, на которых может быть организовано взаимодействие предпринимателей. Государственная поддержка должна обеспечивать первоначальный толчок, но ее задача — поддержать массовые бизнес-проекты. Посол Китая в России обещает вдохнуть новую жизнь в китайско-российскую ЭКСПО, одно из важных мероприятий 2018 года, Харбинскую международную торгово-экономическую ярмарку.

Илона Горшенева-Долунц говорит, что «Опора России» ведет разъяснительную работу. Представительные делегации из России, желающих сотрудничать с Китаем, а например, в Челябинске запущена программа помощи предпринимателям в участии в китайских выставках. Хотя подобных программ, считает Илона Горшенева-Долунц, должно быть значительно больше, учитывая потенциал китайского рынка.

С российской стороны самым представительным форумом является ежегодный Восточный экономический форум (ВЭФ). ВЭФ находится в той же логике действия властей, что и саммит АТЭС-2012. Можно сказать, что они являются его логичным продолжением. На данный момент это больше имиджевое мероприятие, направленное на то, чтобы познакомить наших соседей по АТР с теми возможностями, которые мы предлагаем на Дальнем Востоке. И хотя успех в виде конкретных инвестиционных проектов пока не так много, эта работа проводится не зря, — считает Иван Зуенко, научный сотрудник Центра азиатско-тихоокеанских исследований Дальневосточного отделения РАН. — Параллельно происходит формирование специальных институтов, способствующих развитию Дальнего Востока и сотрудничеству с соседями, централизуется повестка трансграничного взаимодействия, дисциплинируются действия местных властей, любой мало-мальски крупный проект на Дальнем Востоке получает серьезную административную поддержку». По мнению Ивана Зуенко, до 2012 года международное сотрудничество в регионе, возможно, было и более динамичным, однако гораздо более хаотичным и сопряженным с экономическими и демографическими рисками.

## Значит, нам туда дорога

Алексей Иванов

Одним из главных экспонируемых объектов открывающегося во Владивостоке Восточного экономического форума станет макет моста между материком и островом Сахалин. Этот мост должен стать самым крупным и значимым инфраструктурным проектом на Дальнем Востоке за последние 100 лет. Поручение заняться изучением эффективности этого проекта правительству дал президент страны два месяца назад.

#### ОБИТАЕМЫЙ ОСТРОВ

По замыслу организаторов экспозиции «Улицы Дальнего Востока»,

на территории форума мост, точнее, его макет, свяжет павильон сахалинской экспозиции и остров на искусственном озере. Чтобы у посетителей не было сомнений в предназначении моста, на него установят макет железнодорожного поезда.

О том, что правительство работает над поручением президента и прорабатывает проект строительства мостового перехода на Сахалин, сообщил сам глава государства в июле, после встречи с главой Сахалинской области Олегом Кожемяко. Владимир Путин, цитируем по официальному сайту президента, сказал, что получил письмо депутатов Сахалинской области, в котором говорится, что мост —

это «давняя мечта тех, кто на Сахалине проживает».

Центральные власти не первый раз задумываются над созданием постоянно действующей переправы на остров.

Сейчас связь с материком полностью зависит от погоды: весной и осенью, в период частых штормов, паромы чаще простаивают, чем работают.

Место строительства моста ни у кого вопросов не вызывает — это пролив Невельского в северной части Сахалина, там где расстояние от острова до материка наименьшее. Судя по экспозиции на ВЭФ, определенность наступила и с типом пере-

правы, ведь существует еще и проект тоннеля под проливом, и в конце 30-х годов на материковой части даже началась подготовка к его строительству, но война спутала все планы. Тогда тоннель казался более надежной конструкцией, материалы и технологии, используемые при строительстве мостов, не могли гарантировать прочность конструкции в суровых погодных условиях, а пролив Невельского — место штормовое. Сейчас же мировой опыт мостостроения пополняется грандиозными конструкциями, и 6-километровый переход (а именно столько надо построить над водой) уже нельзя назвать чем-то нереализуемым.

Но 6,1 км — это только мост. И построен он будет там, где сейчас стоит непроходимая тайга. Всего же предстоит создать 585 км нового железнодорожного пути, включая 127 км линии Мыс Погиби — Ныш (это уже на Сахалине) и 452-километровую линию от Селихино до мыса Лазарева. Хотя опыт строительства длинных мостов у российских строителей есть, взять тот же мост в Керчь с материка, работы в условиях сахалинского климата можно будет назвать уникальными: в проливе постоянное сильное течение, и при этом он замерзает почти на полгода.

Стоимость всего строительства оценивается в 540,3 млрд рублей. Впрочем, резервы для снижения цены есть —

за счет уменьшения габарита моста с нынешних проектных 47 до 36 м. Это ограничит судоходство в проливе, но существенно улучшит экономику проекта. Сейчас проектировщики ждут решения Минобороны о возможности снижения пролета моста. Экономисты подсчитали и эффект от ввода в строй моста. За счет налогов РЖД и других транспортных компаний, численности за перевозки по новой линии, бюджет за 50 лет может получить 5,1 трлн рублей, дополнительные же налоги от горнодобывающих компаний, которым мост позволит увеличить производство, за этот же срок должны достичь 9 трлн рублей.

# Значит, нам туда дорога

На ВЭФе покажут крупнейший инфраструктурный проект ближайших лет

← 01 И уже сейчас понятно, что основным грузом, перевозимым по новому мосту как минимум в первые годы его работы, станет уголь, который повезут с материка для отгрузки на экспорт через порты Сахалина, которые тоже еще предстоит построить.

## «ЛЮДИ В НЕСКОЛЬКИХ ШАГАХ НЕ ВИДЯТ ДРУГ ДРУГА»

Сейчас дальневосточные порты уже не справляются с угольным потоком с «большой землей». Несмотря на недостаточную, как говорят угольщики, пропускную способность железных дорог, несколько раз в год, как правило, под штормовые сезоны РЖД вынуждена вводить конвенции — временный запрет на отгрузку в адрес того или иного порта из-за того, что там скопилось огромное количество неразгруженных составов угля.

Узкие места в транспортной инфраструктуре, связывающей Кузбасс с портами Дальнего Востока, хватает. Достаточно сказать, что через Амур перекинут всего один железнодорожный мост, на который сходятся все составы с БАМа и Транссиба. Двухпутный мост был построен еще до революции, а в советское время его модернизировали — на те же опоры повесили еще и автомобильную дорогу. Музей Амурского моста расположен практически под ним, и посетители видят, что грузовые составы проходят над Амуром буквально каждую минуту, днем и ночью, без перерывов. Резервной переправой является тоннель под рекой, выкопанный незадолго до начала Второй мировой войны и долгое время считавшийся секретным объектом. Сейчас он используется, но пропускная способность тоннеля слишком мала, чтобы серьезно повлиять на объем перевозок.

Еще один важный фактор, заставляющий власти думать о смене места угольных перевалок, — рост недовольства местного населения постоянным загрязнением от угольных причалов. Дело в том, что, после того как экспорт угля стал резко расти, под его погрузку переориентировались стивидоры, которые раньше специализировались на других товарах — от рыбы до контейнеров. Их причалы находятся буквально в зоне жилой застройки, а при погруз-

ке, особенно в сухое время года, образуется огромное количество угольной пыли. Стивидоры оснащают площадки складирования и зоны перевалки водяными пушками, которые сбивают пыль, но полностью это проблему не решает.

Вот как описывал в прошлом году ситуацию в «Находке» корреспондент отраслевой газеты РЖД: «Я приехал в Находку в конце июня, в то время, которое в Приморье летом не считается. Даже если не идет дождь, то в воздухе висит мелкая водяная пыль. Вся ночь стены маленькой гостиницы ходили ходуном — через город в порт шли грузовые составы. Утром со смотровой площадки над Находкинским морским торговым портом мы наблюдали за погрузкой угля. Сама технология работы порта по перевалке угля называется открытой. И суть ее в том, что уголь из вагонов грейферными ковшами выгружают в одну из нескольких линий штабелей. Оттуда по мере накопления судовой партии груза теми же ковшами пересыпают уголь непосредственно на причал, а затем — в трюмы балкера. И таких перевалок, из штабеля в штабель, а потом на судно, может быть несколько, в этом месте — до четырех. В порту для этого задействовано до 30 порталных кранов. И каждый раз из открывшейся пасти грейфера стелется шлейф черной пыли, которая сейчас же быстро оседает под действием влаги. Но то, что не видно сырым летом, становится сущим наказанием зимой. Климат Приморья таков, что в морозное время воздух очень сухой и пронзительный ветер гонит над причалами тучи угольной пыли. В этой пыльной буре люди в нескольких шагах не видят друг друга, и так не только здесь, в торговом порту».

О загрязнении угольной пылью говорили и участники «Прямой линии» с президентом в прошлом году. Проблема возникла не сегодня, но масштаб ее растет с каждым годом — и это оборотная сторона успешной работы угольщиков на азиатских рынках, где пока пре-

## ЯКОРНЫЕ ГРУЗОТРАНСПОРТИРОВЩИКИ

Успех этот очевидный и беспорный. За несколько лет наша страна потеснила на азиатских рынках, где пока пре-

обладает угольная энергетика, традиционных поставщиков из Австралии и Индонезии. Спрос на энергию в растущих экономиках АТР постоянно увеличивается, а реальной альтернативы углю как топливу в этом регионе пока нет. Поставки сжиженного газа невелики, да и ценовую конкуренцию с углем этот вид топлива проигрывает.

В августе, проводя в Кемерово заседание Комиссии по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса (ТЭК) и экологической безопасности, президент страны Владимир Путин сообщил, что в прошлом году российские угольдобывающие компании отправили на экспорт более 190 млн т продукции (здесь учтены поставки через все российские порты, а не только дальневосточные). По словам главы государства, сейчас есть возможность расширить присутствие на мировом угольном рынке.

УГОЛЬ  
ОБЕСПЕЧИВАЕТ  
60% ГРУЗОБОРОТА  
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
СТРАНЫ

«Чтобы воспользоваться возможностями, нужно решить комплекс задач: повысить рентабельность и безопасность добывающих угольных мощностей, провести их модернизацию как в традиционных районах угольдобычи — Кузбассе, Хакасии, Якутии, так и в новых — Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. И конечно, нужно улучшить логистику, прежде всего пропускную способность железнодорожных магистралей, для которых угольные компании являются якорными грузоотправителями», — подчеркнул Владимир Путин.

Уголь сейчас — главный груз Российской железных дорог, он обеспечивает 60% грузооборота стальных магистралей, и этот показатель растет. Приrost погрузки угля в этом году уже составил 4,5% по отношению к прошлому году.

Выступая на той же комиссии, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров рассказал, что общий объ-

ем инвестиций в развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей до 2025 года составит 696 млрд рублей, а для обеспечения опережающего развития инфраструктуры уже в 2018-м на проектирование предусмотрено 3,4 млрд рублей. Модернизация ключевых железнодорожных артерий Восточного полигона позволит обеспечить к 2025 году вывоз угля в восточном направлении до 195 млн т. Первый этап модернизации топливно-энергетического комплекса (ТЭК) и экологической безопасности, президент страны Владимир Путин сообщил, что в прошлом году российские угольдобывающие компании отправили на экспорт более 190 млн т продукции (здесь учтены поставки через все российские порты, а не только дальневосточные). По словам главы государства, сейчас есть возможность расширить присутствие на мировом угольном рынке.

Сейчас РЖД почти справляется с вывозом добываемого угля — непогруженные составы хотя и велики, но почти не растут в объеме. Но угольщики уже готовятся освоить новые возможности БАМа и Транссиба. В прошлом году в Кузбассе было добыто 241 млн т угля. Это почти 60% его общенациональной добычи и более чем на 6% выше уровня 2016-го. По прогнозным планам, к 2020 году добыча составит 300 млн т угля в год, а к 2035-му — более 370 млн т. Это не предел, геологические запасы угля в регионе превышают 754 млрд т.

А на самом Сахалине, похоже, уже начали готовиться к налаживанию стабильной связи с «большой землей». Железнодорожное движение на острове никогда не было напряженным — это местные пассажирские перевозки и транспортировка грузовых вагонов, прибывающих на пароме из Ванно. Часть пассажирских перевозок до сих пор обеспечивается японской техникой, закупленной в 80-х годах, поскольку часть южной территории Сахалина не соответствует стандарту (шириной 1524 мм), а японского (1067 мм), эти пути остались с довоенного периода. Даже организация сахалинская дорога не самостоятельное подразделение РЖД, несколько лет назад она стала частью большой Дальневосточной дороги.

Однако недавно на острове началась реализация программы модернизации железной дороги. В ее рамках планируется завершить «перешивку» колеи на общероссийский стандарт, а также отремонтировать и построить 32 новых моста.



Новые порты на Сахалине снизят нагрузку на транспортную инфраструктуру Приморья | ТАСС | Интерпресс | Сергей Куликов

## Эффективность превышает все

Ольга Смирнова

Сегодня основной драйвер развития дальневосточных портов — экспортные поставки угля в страны АТР. И по мере роста объемов его перевалки на первое место вышел вопрос эффективности и экологически безопасной организации работы морских терминалов. Своим опытом в этой области поделился с «Известиями» Александр Тарасов, генеральный директор одного из стивидоров Находки — «Аттис Энтерпрайз».

Александр Борисович, какое место среди стивидоров Находки сейчас занимает ваша компания и что ее отличает от других?

Для понимания: сегодня в Находке работают 12 стивидоров. Терминалы пяти из них расположены в восточной стороне залива — в бухте Врангеля и еще семи, в том числе и наш, — непосредственно в городе.

Наш терминал относительно небольшой — 4,5 га земли. Это примерно 5% общей площади морских терминалов в черте города. В год мы сейчас переваливаем порядка 2 млн т угля.

Если говорить о наших отличительных особенностях, то я бы сказал, что это эффективность и ответственное отношение к окружающей среде.

### Какие у вас затраты на экологию?

Всего с 2014 года мы инвестировали в экологию порядка 110 млн рублей. И с каждым годом объемы вложений растут гораздо более высокими темпами, чем объемы перевалки.

Так, в 2017 году по отношению к предыдущему году объем перевалки у нас вырос чуть более чем на 4%, а инвестиции в экологию за тот же период возросли примерно в 3,5 раза.

### А в этом году?

С начала года наши затраты на экологические мероприятия уже составили 98 млн рублей, а к концу года эта цифра возрастет до 120 млн рублей.

### На что конкретно идут эти инвестиции? Какие технологии вы применяете?

На всех участках технологической цепочки — от разгрузки, очистки, складирования угля до его погрузки в морские суда — создаются такие условия, при которых пыль либо вовсе не образуется, либо оседает в месте образования и не распространяется в пространство.



В 2017 году мы внедрили на территории нашего порта комплексную систему пылеподавления и в текущем году продолжили работать над ее усовершенствованием. Эффективность системы была подтверждена расчетами компании «Находка-проект».

Главные элементы комплексной системы пылеподавления, которые мы используем наряду с мировыми лидерами отрасли, включают: ветропылещитные экраны, установленные по всему периметру терминала, водяные пушки, снегогенераторы, форсуночную систему пылеподавления. Это передовое оборудование, а также используемые в процессе погрузочно-разгрузочных работ средства механизации — вакуумные подметально-уборочные машины, адаптированные для работы в зимний период года, мини-погрузчики и экскаваторы — позволяют полностью исключить россыпи угля и тем самым минимизировать влияние деятельности предприятия на окружающую среду.

Всего у «Аттис Энтерпрайз» 11 стационарных и одна мобильная водяная пушка, которые постоянно работают на разных участках и создают своего рода водяной купол, который закрывает штабеля угля и не позволяет пыли разлетаться. Зимой на территории предприятия дополнительно работают два снегогенератора.

Чтобы не допустить загрязнения бухты Находка, в зоне погрузки угля на судно используются защитные пологи из ПВХ.

Не менее важен и человеческий фактор. Все наши сотрудники прошли специальную программу обучения. В частности, мы строго следим за соблюдением технологии погрузочно-разгрузочных работ в строгом соответствии с технологической картой.



Стивидоры Находки все больше инвестируют в экологически чистые технологии погрузки | ООО «Компания «Аттис Энтерпрайз»

План мероприятий по снижению нагрузки на окружающую среду до 2020 года реализуется в соответствии с трехсторонним соглашением, которое мы подписали в марте с администрацией города Находка и Приморского края.

При неблагоприятных метеорологических условиях все вышеперечисленные технологии помогают?

При НМУ, если сила ветра превышает 15 м/с, все работы по перевалке угля должны быть приостановлены.

Мы, для того чтобы отслеживать этот момент, внедрили у себя специальную систему контроля за скоростью и направлением ветра с использованием сертифицированного оборудования.

### А контроль качества атмосферного воздуха тоже ведется?

Да, конечно, мы сотрудничаем с двумя аккредитованными лабораториями: «Экоаналитика» и Приморский центр охраны труда, которые ежедневно проводят замеры качества атмосферного воздуха на границе жилой зоны. На сайте администрации города Находка с их результатами могут ознакомиться все желающие.

Дополнительно компания приобрела оборудование для самостоятельной организации стационарного поста мониторинга марки «Деренда». Прибор представляет собой систему автоматического пробобора, отличается высокой точностью и функциональностью, позволяет осуществлять замеры согласно европейскому стандарту.

Компания взяла на себя обязательства осуществлять мониторинг всех компонентов окружающей среды. Методическую основу системы наблюдений составляют общепринятые принципы мониторинга: целенаправленность наблюдений, системность, комплексность, периодичность, унификация. Специалисты Дальневосточного федерального университета проводят оценку состояния исследуемых компонентов природной среды, а именно: природной морской воды, морской биоты, донных отложений, мониторинг подземных вод, почвенного покрова, производственный экологический контроль при обращении с отходами.

### И в завершение еще один вопрос: как вы оцениваете деятельность своих коллег-стивидоров? Насколько эффективно они отвечают на экологические вызовы?

В целом в последнее время мы наблюдаем много позитивных изменений. Большинство стивидоров Находки наращивают инвестиции в экологию и совершенствуют технологии пылеподавления. Со многими нашими коллегами находимся в постоянном диалоге для разработки совместных решений и принятия общих мер в вопросах экологической безопасности. Чему-то они учатся у нас, чему-то мы у них. Но здесь, конечно, важно, чтобы на конструктивные взаимодействия были настроены абсолютно все. Чтобы были выработаны и соблюдались единые для всех правила и стандарты, которые бы обеспечили соблюдение норм экологической безопасности в Находке в целом.

# Звезда востока

Столицу Приморья обеспечат светом и теплом

Анна Суворова

**Открытие Восточного экономического форума — не единственное важное событие на Дальнем Востоке. Сегодня во Владивостоке «РусГидро» ввела в эксплуатацию ТЭЦ «Восточная», которая обеспечит пятую часть потребностей города в электроэнергии.**

## ■ ПЕРВАЯ В НОВОМ ВЕКЕ

Избыток электроэнергии в городах Дальнего Востока не было никогда. Даже в эпоху больших социалистических строек в населенных пунктах востока страны веерные отключения электричества были не редкостью. Дело в том, что дальневосточная энергосистема изначально не была включена в Единую энергосистему страны. Генерация и распределение электричества здесь проходили в границах собственных энергорайонов, многие из которых подключать к национальной энергосети из-за удаленности было просто нерентабельно. Даже сейчас объединенная энергосистема востока не может синхронно работать с Единой энергосистемой России.

Из-за этого электростанции работали буквально на износ. И сегодня степень износа основного генерирующего оборудования энергообъектов Дальнего Востока в среднем составляет 70%. При этом шестая часть турбин и генераторов отработала более 50 лет.

«Новая ТЭЦ «РусГидро» — это первый генерирующий объект большой энергетики, возведенный в городе за последние 45 лет, — заявил на церемонии пуска глава «РусГидро» Николай Шульгинов. — Станция оснащена современным оборудованием. Ввод ТЭЦ в строй даст не только электроэнергию, но и тепло и горячую воду в дома новых микрорайонов города».

Немного сухих цифр: мощность «Восточной» составляет 139,5 МВт электроэнергии и 432 Гкал/ч тепла. Станция обеспечит 20% потребности Владивостока в электроэнергии, а тепло в системы отопления и горячая вода от нее поступают в 50 тыс. жилых квартир.

В конце 60-х годов на том месте, где стоит сейчас «Восточная», работа-

ла угольная теплоцентраль, которая почти 10 лет давала тепловую энергию промышленным предприятиям Владивостока и окрестным домам. В конце 1970-х годов теплоцентраль была закрыта по экологическим соображениям, а ее мощности заменены Центральной пароводяной бойлерной. В бойлерной для получения горячей воды использовался пар Владивостокской ТЭЦ-2, поступающий по паропроводу длиной 7 км. Назвать это инженерное решение удачным было сложно: у бойлерной не было независимого источника энергии, а использование столь протяженного паропровода вело к значительным потерям тепла. Но именно такая конструкция эксплуатировалась более 30 лет. Лишь после того как ее оборудование полностью выработало свой ресурс, было принято решение о создании нового энергетического объекта.

**«РУСГИДРО» — КРУПНЕЙШИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ И ТЕПЛА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ОКРУГЕ**

Большая часть оборудования новой станции российского производства. На ТЭЦ установлены три комплекта современных газотурбинных установок. Отработавшие в турбинах горячие газы попадают в котлы-утилизаторы, где нагревают воду — это повышает общую эффективность использования топлива. Для производства пара также установлены три пиковых водогрейных котла, а для производства пара для промышленных нужд — два паровых котла. Годовая выработка электрической энергии ТЭЦ составит 791 млн кВт ч, тепловой энергии — 1377 тыс. Гкал. Станция будет работать на природном газе. Его использование оказывает минимальное воздействие на экологию города.

## ■ ЭНЕРГИЯ РОСТА

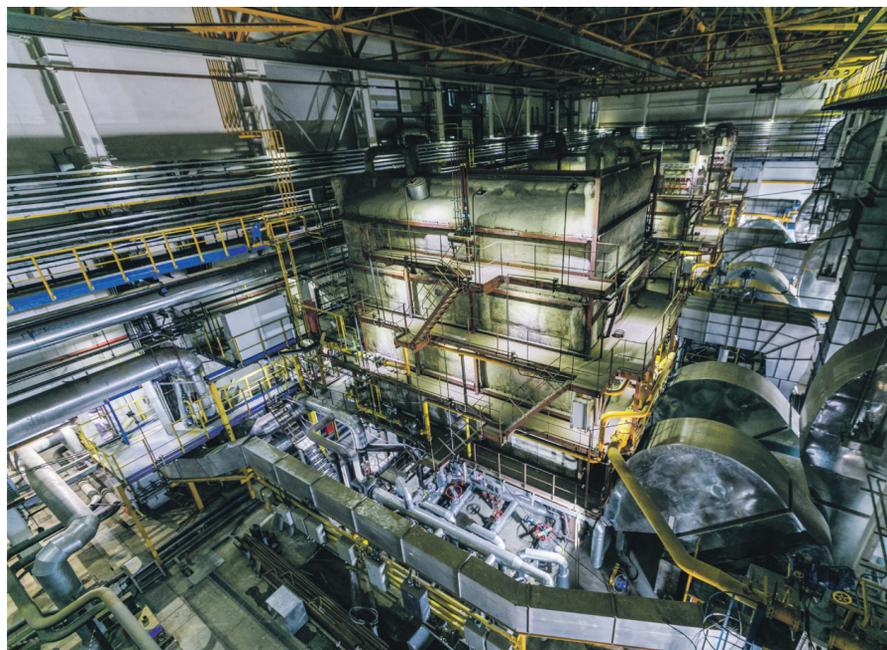
Дальний Восток сегодня — это территория с повышенным экономическим ростом и, как следствие, ростом потребления электроэнергии по сравнению с другими территориями нашей страны. Если еще 2–3 года назад потребление электроэнергии по Дальнему Востоку в целом росло на 1–2% в год, то только за первые 6 месяцев этого года увеличилось больше чем на 5%.

Такой существенный экономический рост должен сопровождаться адекватным развитием энергетической инфраструктуры, иначе это может стать сдерживающим фактором развития региона в целом. Что делается для удовлетворения спроса?

ТЭЦ «Восточная» — не единственный проект «РусГидро», реализуемый на Дальнем Востоке. На Сахалине достраивается Сахалинская ГРЭС-2, а в Хабаровском крае — ТЭЦ в г. Советская Гавань. Они заменят устаревшие генерирующие мощности в этих регионах. Недавно были введены в эксплуатацию вторая очередь Благовещенской ТЭЦ и первая очередь Якутской ГРЭС-2.

Напомним, что сегодня «РусГидро» — крупнейший производитель электроэнергии и тепла в Дальневосточном округе, компания владеет и обслуживает более 100 тыс. км электрических сетей, а также осуществляет продажу энергии конечным потребителям.

Для обеспечения качественного и надежного электро- и теплоснабжения потребителей правительство РФ разрабатывает новую программу модернизации тепловой энергетики — так называемую программу ДМП-штрих. В свою очередь, в «РусГидро» разработана долгосрочная программа замещения выбывающих мощностей и развития энергосистем Дальнего Востока. В ней определены первоочередные инвестиционные проекты общей мощностью примерно 1,3 ГВт: строительство Хабаровской ТЭЦ-4, Артемовской ТЭЦ-2; второй очереди Якутской ГРЭС-2, а также модернизация Комсомольской ТЭЦ-2 и Владивостокской ТЭЦ-2. Авторы программы рассчитывают, что они войдут в программу ДМП-штрих.



За год ТЭЦ «Восточная» вырабатывает 791 млн кВт ч электроэнергии | «РусГидро»

# Гектар надежды нашей

Алла Плотникова

**В августе число заявок на участие в программе «Дальневосточный гектар» превысило 100 тыс. Росту интереса к программе безвозмездного распределения земли способствовали упрощение порядка оформления участков и включение в список распределяемых новых территорий. Ожидается, что следующая волна участников программы придет из-за границы — в Госдуме уже прошел первое чтение законопроекта, позволяющего выдавать дальневосточные участки соотечественникам, которые переезжают из других стран.**

Напомним, программа бесплатной передачи в безвозмездное пользование каждому гражданину нашей страны одного гектара земли на Дальнем Востоке стартовала летом 2016 года. Сначала брать участки могли только жители дальневосточных регионов, а для остальных жителей страны окно возможностей открылось в феврале прошлого года. Правила участия в программе предполагают, что, если за пять лет землепользователь начнет хоть как-то осваивать участок, он перейдет в его собственность. Раздача земли должна проходить до 2040 года. Правила очень просты: кто первым подал заявку, тот и сможет выбрать наиболее привлекательные места.

О том, что получено уже 100 тыс. заявок, сообщил премьер Дмитрий Медведев на заседании правительственной комиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока. Число заявок растет стремительно. Правительственная комиссия состоялась 10 августа, а 5 сентября, на момент сдачи этого номера в печать, Минвостокразвития зафиксировало уже 122 367 заявок. Из них на сегодняшний день удовлетворено 44 518 — выбранные участки переданы в пользование гражданам.

По данным Минвостокразвития, около 80% из числа подавших заявки на получение дальневосточного гектара составляют жители Дальневосточного федерального округа, остальные 20% — жители других регионов РФ. Из этих других регионов на первом месте Москва и Московская область, на втором — Санкт-Петербург,

на третьем — Краснодарский край, на четвертом — Свердловская область.

Новый приток «колонистов» на дальневосточные земли может формироваться из числа соотечественников, возвращающихся из других стран. В прошлом году по программе их переселения регионы Дальнего Востока приняли 5348 человек. Закон, позволяющий выделять им дальневосточный гектар, рассматривается сейчас в Госдуме.

Стоит отметить, что за прошедшие два года программа непрерывно совершенствовалась, формировалась удобная для ее участников нормативная база. Так, в текущем году была разработана единая форма декларации об использовании полученного участка. Она может быть подана как по почте, так

и в электронном виде через интернет или в бумажном — в ближайшем МФЦ. Эту декларацию нужно подавать в срок не позднее трех месяцев после истечения трех лет со дня заключения договора безвозмездного пользования земельным участком.

По данным агентства ТАСС, выступая на заседании правительственной комиссии, Дмитрий Медведев также отметил, что не исключает предоставления дополнительной земли тем, кто уже успешно осваивает выделенный гектар.

Сейчас большая часть осваиваемых участков используется для создания сельскохозяйственных объектов. На сайте, где ведется регистрация заявок, даже создан специальный раздел с типовыми бизнес-планами для раз-

**44 518 УЧАСТКОВ УЖЕ ПЕРЕДАНО ГРАЖДАНАМ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ГЕКТАР»**

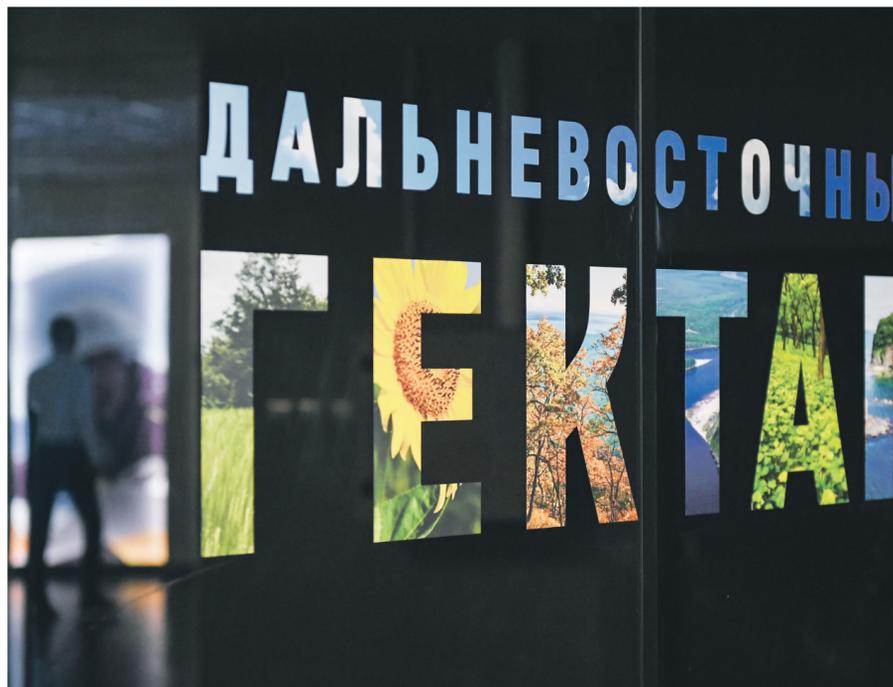
ных видов хозяйственной деятельности, которую можно вести на участке. И хотя экзотические проекты из числа предложенных — вроде солнечного биогеотария или дома престарелых в лесу — вряд ли станут массовыми, организация садов и охотничьих хозяйств на выделенных землях уже ведется.

Правила программы позволяют группе граждан взять граничащие участки и использовать их совместно. Как сообщает «РИА Новости», в Магаданском крае именно так поступили несколько фермеров и в итоге возродили село Кулу, которое официально прекратило свое существование 10 лет назад. Хозяйство, которое открыли новые фермеры, получило название Новое Кулу. Сейчас здесь планируется и восстановить птичник, коровник и свинарник.

По результатам опроса, большую часть участников программы (почти 70%) беспокоит возможность доступа к коммуникациям — дорогам и электричеству. Более половины хотели бы получить государственную поддержку в освоении приобретенной земли. От-

метим, что эти данные почти не отличаются от результатов аналогичного опроса, проведенного год назад.

Программой получения дальневосточного гектара может воспользоваться любой гражданин нашей страны. В заявке на сайте «надальневосток.рф» надо указать свои паспортные данные, адрес, СНИЛС, кадастровый номер, информацию о выбранном участке и контакты для обратной связи. После этого заявление отправляется на рассмотрение. Если заявка одобрена, формируется договор, который будет отправлен заявителю по обычной или электронной почте. Подписанный договор надо вернуть также по почте или, если у гражданина есть электронная цифровая подпись, отправить через интернет.



Самый популярный вид освоения полученного гектара — организация фермерского хозяйства | РИА Новости | Максим Блинов



РИА Новости | Виталий Аньков

# Распил окончен

## Лесная промышленность переходит от заготовки к переработке

Ирина Шкарникова

Запасы товарного леса в России оцениваются в 81 млрд куб. м. Больше древесины есть только у Бразилии. В постсоветский период российская лесная промышленность переживала системный кризис, приведший к спаду объема переработки. Вплоть до недавнего времени лесозаготовительная отрасль, особенно Сибири и Дальнего Востока, существовала только за счет экспорта необработанного круглого леса. Сегодня ситуация постепенно стабилизируется: благодаря государственному стимулированию отрасль снова ориентируется на создание обрабатывающих производств и экспорт изделий из древесины.

### ДЕНГИ И СТОЛВЫ

Пик лесозаготовки в нашей стране пришелся на середину 80-х годов прошлого века. Тогда ежегодно леспромысловые и артели отгружали предприятиям народного хозяйства по 350 млн кубометров древесины. В начале 90-х годов объемы заготовки кругляка, по официальным данным, упали до 80 млн куб. м в год. Правда, надо учитывать, что в то время нелегальная добыча леса по объему была сопоставима с легальной. В последние десять лет, согласно официальным данным, объемы лесозаготовки увеличились в среднем до 212 млн куб. м.

Надо признать, что сегодня лесозаготовительная отрасль справилась с кризисом, хотя показатели советского периода достичь не получится уже никогда — на такой объем дерева просто нет спроса. По данным Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС), в 2017 году в России было заготовлено 212 382 тыс. кубометров древесины. Наиболее крупными регионами-лесозаготовителями стали Иркутская область — на ее долю пришлось 16% всей учтенной заготовки древесины, Красноярский край — 11%, Вологодская область — 7%, Архангельская область — 6% и Кировская область — 4%.

Лесозаготовительная отрасль всегда была значимым экспортером. В постсоветский период экспорт круглого леса был практически единственным видом деятельности лесозаготовительных компаний. Сегодня



Лесная промышленность всегда была отраслью, работающей на экспорт | РИА Новости | Александр Кондратюк

за счет квотирования этого вида деятельности и роста ограничительных пошлин на вывоз необработанной древесины объемы поставок значительно снизились. Правила квотирования отрасли очень простые: квота на экспорт круглого леса выдается только тем компаниям, которые инвестировали средства в деревообработку.

За последние годы и в Сибири, и на Дальнем Востоке был построен ряд новых заводов по переработке леса. Этим проектам была оказана значительная государственная поддержка: долгосрочные кредиты, субсидирование процентных ставок, льготные налоговые режимы, предоставление прав долгосрочной аренды

лес. По данным Росстата, за первый квартал 2018 года объем производства всей продукции из дерева — распиленной древесины, пеллет, фанеры, окон и их деревянных коробок, ДСП, целлюлозы, бумаги и картона, ящиков из гофрокартона — превысил показатели аналогичного периода прошлого года почти вдвое. Все эти товары удовлетворяют не только внутренний спрос, но и идут на экспорт. На мировом рынке российские компании действуют в условиях жесткой конкуренции. По словам генерального директора группы «Илим» Ксении Соснина, сегодня остро встают вопросы пропускной способности российской границы, достаточного количества по-

граничных переходов, особенно в направлении Монголии и КНР, а также вагонного парка.

— Государство должно обеспечить оптимальный сервис для пропуска товаров за границу, — говорит Ксения Соснина. — В противном случае в условиях жесткой конкуренции мы рискуем проиграть по скорости поставок.

«В течение последних лет в России объем экспорта круглой древесины снижается, а экспорт продуктов переработки растет, — рассказал генеральный директор одной из крупнейших лесопромышленных компаний России — ООО «УК РФП Групп» Дмитрий Вальфогель. — Так, объем экспорта круглой древесины снизился

с 51 млн куб. м в 2006 году до 19 млн в 2017-м, а экспорт пиломатериалов вырос с 18 млн куб. м в 2006-м до 27 млн в 2017-м».

Из этих цифр видно, что снижение экспорта кругляка в объемных показателях никак не компенсируется ростом экспорта готовой продукции. В ценовых показателях баланс выглядит лучше, но все равно считать макроэкономическую задачу по росту переработки в России решенной пока рано.

Внутренний спрос на изделия из древесины ежегодно растет: по данным РФП групп, сейчас на внутреннем рынке продается и перерабатывается около 50% общего объема лесозаготовки — это около 106 млн куб. м леса.

### РАЗДЕЛЯЙ И ПЕРЕРАБАТЫВАЙ

Сегодня в России взят курс на создание комфортных условий для работы крупных лесопромышленных холдингов. При этом в целом российская лесная отрасль пока является убыточной. Причины — хроническое недофинансирование, а соответственно, и низкая рентабельность отрасли, низкие показатели эффективности лесопользования, незаконная вырубка леса, лесные пожары. Последние две причины беспокоят не только экономистов, но и экологов. Для борьбы с незаконной вырубкой леса была создана Единая государственная автоматизированная система учета древесины и сделок с ней (ЕГАИС), которая позволяет отследить путь каждого спиленного дерева от лесоповала до таможи или лесоперерабатывающего комбината. Система оказалась эффективной — за два года ее использования количество возбужденных уголовных дел по фактам незаконной вырубки леса увеличилось в шесть раз. Объемы незаконной вырубки леса, по данным Рослесхоза, составили в прошлом году 1,7 млн куб. м, это всего 0,8% общего объема заготовленной древесины. А вот борьбу с пожарами пока нельзя назвать эффективной — ежегодно в России пожары уничтожают 3–7 млн га леса.

Что касается восстановления лесов после вырубок, о чем также беспокоятся экологи, то этот вопрос решен на законодательном уровне. Контроль за восстановлением леса на арендованных участках осуществляет государство: ежегодно ведется приемка выполненных арендатором работ по лесовосстановлению. Лесопромышленные компании обязаны восстановить такое же количество леса, какое было вырублено. Ответственный за восстановление биологических ресурсов лесозаготовительный бизнес проходит добровольную сертификацию по международным стандартам и постепенно движется от вырубок в еще нетронутых лесах к выращиванию леса и уходу за ним на уже существующих площадках. Максимально возможный годовой объем изъятия древесины не превышает 30%. Так что можно надеяться, что российский бизнес будет беречь лесные ресурсы.

## Рыба границ не видит

Ирина Шкарникова

Российская рыбная отрасль переживает переломный момент. После начала санкционных войн со странами — поставщиками морепродуктов она стала привлекательным объектом для инвестирования. Переход на современные технологии обещает полностью преобразить ее за несколько лет. Особенно заметны изменения в отрасли в Дальневосточном регионе, где добывается 65% реализуемой в стране рыбы. Эксперты предполагают, что технологическое обновление отрасли должно положительно сказаться на цене продукта. Так, в этом году на Дальнем Востоке стал рекордным улов горбуши, что уже привело к снижению оптовых цен. А значит, можно надеяться, что она и в розницу станет дешевле.

### СЕТИ РАССТАВЛЕНЫ

В советское время рыбохозяйственный комплекс Дальнего Востока и Приморского края был единым организмом. Его мощности были представлены рыбодобывающими, рыбоперерабатывающими, транспортными судами, вспомогательным флотом, береговыми перерабатывающими заводами, холодильными мощностями, портовой инфраструктурой, заводами по воспроизводству водных биологических ресурсов, судостроительными и судоремонтными предприятиями. В 90-е годы этот комплекс распался на отдельные предприятия, которые самостоятельно занялись добычей, переработкой и сбытом рыбной продукции. Конкуренция в отрасли резко упала, и прилавки магазинов наполнились импортной рыбой. Однако после введения в 2014 году ограничений на импорт продовольствия потребность в отечественной рыбной продукции резко повысилась, в отрасль потекли инвестиции, и она начала оживать.

Сегодня эксперты констатируют, что отечественная рыбная отрасль уже может без сбоев поставлять необходимое количество рыбы на прилавки магазинов. По данным Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ), за последние 10 лет — с 2007 по 2017 год — добыча рыбы возросла на 41,7%, или 1,4 млн т. По мне-



В 2017 году в России было зарегистрировано 2320 рыболовческих судов | ТАСС | Юрий Смитюк

нию президента ВАРПЭ Германа Зверева, рыбопромышленные предприятия постоянно модернизируют добывающий флот и вводят в строй новые суда, поэтому промышленные возможности рыболовного флота и перерабатывающие мощности судов увеличиваются. Ежегодно растут и инвестиции в отрасль: например, в 2017 году инвестиции в российские рыбохозяйственные предприятия составили 11,9 млрд рублей.

Несмотря на тактические успехи, проблем в рыбной отрасли страны еще предостаточно. Так, обновление рыболовного флота идет слишком медленно — количество эксплуатируемых судов, построенных до 1991 года, составляет 90% от общей численности рыболовецкого флота.

— По итогам прошлого года общее количество зарегистрированного рыбопромышленного флота в России составляло порядка 2320 судов различ-

ного типа — добывающие, в том числе маломерные, обрабатывающие, приемо-транспортные, — говорит управляющий партнер компании Agro and Food Communications Илья Березнюк. — Но рыбопромысловый флот неумолимо стареет. Динамика последних лет показывает, что, даже несмотря на появление новых судов, общее их количество сокращается. Так, за последние три года на отечественных и зарубежных заводах за счет средств судовладельцев были построены и введены в эксплуатацию три новых судна — БМРТ «Механик Сергей Агапов», СРТМ «Ягры», СРТМ «Мирах». Для обновления рыбодобывающего флота этого крайне мало.

По словам президента ВАРПЭ Германа Зверева, сегодня существует восточный портфель заказов на строительство рыболовных судов на российских верфях. Однако, по некоторым оценкам, судостроительные предприятия пока также недостаточно

технически оснащены и не могут способствовать обновлению флота в адекватные сроки.

— Строительство рыболовного судна в России занимает три и более года, — говорит генеральный директор хабаровского рыбоперерабатывающего предприятия «Иня» Анна Кривченко. — Тогда как в Китае его могут построить всего за шесть месяцев. То же самое касается и ремонта судов — за границей ремонт делают более качественно и не так дорого, как в России.

### ХОЛОДНЫЙ ПРИЕМ

Остро стоит и проблема транспортировки рыбы. Выше мы уже говорили, что 65% всего российского улова рыбы обеспечивает Дальний Восток. В центральные регионы рыба доставляется по железной дороге. Фактически это единственный способ доставки. Отправка морепродуктов рефрижератор-

ными контейнерами на судах в порты Северо-Запада невыгодна и логистически не оправдана. Железнодорожные маршруты через Транссиб и БАМ позволяют разгружать рыбу на всем пути следования, снабжая фактически всю страну. Тем не менее перевозки рыбы морским транспортом выросли с 10 тыс. т в 2016 году до 23 тыс. т в 2017-м, а на этот год запланирована отправка 50 тыс. т (речь идет только об отгрузке в адрес российских портов).

Представители рыболовческих компаний утверждают, что полноценно использовать железнодорожные маршруты мешает недостаток рефрижераторных мощностей, а также высокая стоимость услуг перевозчика. Отчасти эти претензии справедливы — транспортные операторы практически не заказывают новые рефрижераторные вагоны и вагоны-термосы. При установленных государством тарифах их эксплуатация находится на грани рентабельности. Кроме того, пропускная способность железнодорожных магистралей на Дальнем Востоке уже давно находится на пределе: подходы к портам забиты эшелонами с углем, а обратно, соответственно, отправляются пустые полувагоны. Увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба — одна из ключевых составляющих инвестиционной программы РЖД. Но до завершения строительных работ еще далеко.

Впрочем, и производители, и перевозчики признают: транспортная составляющая в оптовой цене дальневосточной рыбы составляет около 7,6% — эта цифра называлась на межотраслевом совещании, которое Росрыболовство проводило в августе. Не так уж много для скоропортящегося товара, который едет на прилавки через всю страну. Высокая розничная цена на рыбу объясняется еще и тем, что внутреннему рынку приходится конкурировать с экспортными поставками. Рыболовецкая отрасль в нашей стране сейчас фактически ориентирована на экспорт продукции.

— В 2017 году рыбная продукция составила около 17% от всего объема российских поставок продовольствия за рубеж, — говорит Илья Березнюк. — Это второе место после экспорта зерновых. Общий объем экспорта российской рыбной продукции в прошлом году составил порядка 2 млн т. Это при-

близительно половина от всего объема производства. Свыше 75% всего экспорта морепродуктов составила мороженая рыба.

По мнению директора по развитию ТМ «Рыбсеть» Полины Кировой, рыбодобывающим компаниям невыгодно вкладываться в строительство береговых перерабатывающих производств, так как они могут дороже продать сырье за границу, да еще и получить возврат НДС. Основными потребителями российской рыбы и морепродуктов являются Китай, Корея и Япония. Экспортные цены повышают и внутренние цены на рыбу.

Все эти проблемы — сложная логистика, повышение тарифов, отсутствие субсидирования железнодорожных перевозок рыбопродукции, экспортно-ориентированность отрасли — создают большую разницу между оптовой и розничной ценой рыбы, длинные цепочки посредников, сборы на каждом этапе ее доставки и, конечно же, отражаются на конечной цене продукта.

Правда, в последнее время государство начало активно стимулировать рыбоперерабатывающую отрасль, особенно на Камчатке и Дальнем Востоке. Так, к 2022 году на Камчатке и курильском острове Шикотан планируется построить сразу несколько современных рыбоперерабатывающих комплексов с удобной инфраструктурой доставки рыбы с промысловых судов на берег. Рыбоперерабатывающие предприятия строятся и в других регионах России. Результат этих мер мы сможем увидеть только через несколько лет.

По мнению экспертов ВАРПЭ, в целом импортозамещение рыбной продукции в России состоялось: если в досанкционный период в Россию ввозилось более 150 тыс. т мороженой и охлажденной красной рыбы, то сегодня этот показатель не превышает 35–40 тыс. Рыбный ассортимент в магазинах преимущественно российский происхождения, и дефицита рыбы на прилавках нет. Однако высокие цены на отечественную рыбу не дают расти спросу на этот полезный продукт. Ритейлеры отмечают, что в последние годы жители России стабильно предпочитают рыбу курицу. А значит, импортозамещение рыбы — далеко не последняя цель для развития рыбной отрасли.