

Рыба ушла, но обещала вернуться

Судя по статистике, наши рыбаки вышли на уровень добычи более 4 млн. тонн в год. В 2002 г. этот показатель достигал лишь 3,3 млн. тонн. За 10 лет – неплохой результат, если бы ни один нюанс: рост добычи сначала замедлился, а с 2011 г. и вовсе остановился. Заоблачными остаются показатели бывшего СССР, который в свое время добывал почти 11,5 млн. тонн, а в пределах нынешних границ России – 6,5–7,3 млн. тонн. У страны по-прежнему выход в три океана, 17 морей, а улов вдвое меньше. С чем же это связано?

Можно, конечно, сослаться на катастрофически стареющий рыболовецкий флот, на плачевное состояние научного флота, поставляющего информацию о миграции рыбы, на плохую экологию. Ну как тут не вспомнить персонаж Аркадия Райкина, который утверждал, что «рыба в Оке была». При этом нужно учесть, что рыба на внутреннем рынке все время дорожает: по данным Росстата, с 2009 по 2012 г. стоимость живой рыбы в магазинах подскочила с 75 до 115 руб. за килограмм, маринованной рыбы – со 146 до 243 руб., а рыбных консервов – почти вдвое. Любопытно, что это противоречит мировой тенденции – за 10 месяцев 2012 г. средняя стоимость морепродуктов снизилась на 7%.

Многие считают, что беда в том, что большая часть российских уловов уходит за рубеж. Это действительно так. Но это – далеко не вся правда. Разгрузиться в российском порту, в отличие от японского (норвежского, китайского, корейского и т.д.) – пока больше проблем, чем возможностей. Для сравнения – чтобы сдать груз в норвежском порту нужно всего 3-4 часа, в российском – тоже 3-4, но только уже дня. Сначала «бой» с пограничниками (без их разрешения нельзя возвращаться в родные воды), таможенниками (дискуссии вокруг стоимости улова) и десятком других проверяющих, контролирующих и прочих паразитирующих организаций.

Дальше – больше. Прорвавшись на берег, рыба попадает в устаревшие холодильники, на старые перерабатывающие предприятия. Доставлять же рыбу из приморских районов Дальнего Востока, Русского Поморья, да даже с Балтики по железной дороге очень дорого, тарифы растут год от года и, как подметили рыбаки, очередное уже намеченное повышение совпадает с путиной, когда склады переполняются и вывозить рыбу надо любой ценой. Везде спрос определяет предложение, в России – наоборот: припортовая железнодорожная инфраструктура, не позволяющая грузить и вывозить рыбу нормальными темпами, создает «узкое горлышко» – не транспортники борются за рыбоперевозку, а рыбопроизводители стараются любым путем и за любую цену вывезти рыбу на «материк». Отсюда низкое качество и высокая цена транспортировки.

Можно ли исправить положение? Наверное, да. Главное здесь руководствоваться принципом – не навреди. Что будет, если, например, применить рецепт, усиленно рекомендуемый некоторыми высокопоставленными чиновниками: запретить экспорт и направлять всю рыбу внутрь страны. Рыбы на складах много, транспорт не справляется с перевозкой рыбы, устаревшие заводы не в силах ее переработать, а существующие тарифы делают невыгодным производство в целом. Очевидно, что необходимы комплексные законодательные решения, завязывающие производство, транспортировку, переработку и дистрибуцию с одной стороны, и ценообразование, тарифы и льготы – с другой, в единую систему «рыбных координат». Планируемое в Думе очередное рассмотрение закона о рыболовстве, на которое очень надеются рыбаки, пройдет в марте.

Кроме того, в отрасль требуется приток инвестиций, приход мощных компаний, способных и лов вести, и производить переработку на современном уровне, и обеспечить решение логистических проблем. Государство уже идет по этому пути, хотя порой это движение напоминает «шаг вперед, два шага назад». Объявленная, но пока так и не доведенная до логического решения приватизация одного из крупнейших рыбодобывающих активов – Архангельского тралового флота (АТФ) – один из таких примеров.

Другое дело, что в поиске эффективных экономических решений важно не забывать и про региональный и социальный аспекты. В случае с тем же АТФ принято решение о самом непосредственном привлечении Архангельской области к решению вопроса о приватизации, что должно позволить решать в одной связке вопросы развития отрасли и региона. Этот механизм важно сделать универсальным и для других приморских областей.

Источник: Институт региональных проблем

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Иван Осипов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)