

ПРОБЛЕМЫ СОКРАЩЕНИЯ ДОБЫВАЮЩЕГО ФЛОТА

Канд. геогр. наук В.Н. Кочкиков – ВНИЭРХ

Два последних десятилетия в мировом рыболовстве шло непрерывное наращивание мощностей добывающего флота за счет увеличения его численности и значительного повышения эффективности работы судов (внедрение современной рыбопоисковой аппаратуры, увеличение мощностей двигателей, совершенствование орудий лова и т.д.). Значительный импульс к наращиванию добывающих мощностей дало введение 200-мильных экономических (рыболовных) зон государств, в результате которого ресурсы перешли под их юрисдикцию. Предприниматели прибрежных стран получили надежную гарантию, что ресурсы рыболовства у их берегов закреплены за ними и могут быть надежным источником доходов. Инвестиции в рыболовство резко возросли, численность и мощность добывающего флота увеличились в несколько раз. В условиях свободного рынка трудно найти способы сдерживания этого процесса. Последовавшее с опозданием введение квот вылова, ограничивающих добычу, которые к тому же были недостаточно четко обоснованы с научной точки зрения, оказалось во многих случаях малоэффективным и в конечном счете вызвало резкое противостояние рыбаков. В результате в последние 10–15 лет произошло практически повсеместное сокращение запасов наиболее ценных традиционных промысловых видов.

Естественным следствием отмечаемого учеными снижения запасов стало значительное сокращение квот вылова, установленных ранее, или полный запрет промысла таких видов, как треска в Северо-Западной Атлантике или мойва в Северо-Восточной Атлантике. Там, где квоты не были установлены, последовали меры по ограничению времени нахождения судов в море (количества дней в году, запреты промысла в нерабочие дни недели) или снижению разрешенных объемов добычи на один выход в море и т.п.

Все это вызвало резкие выступления рыбаков и судовладельцев, которые понесли серьезные затраты на приобретение рыболовных судов или традиционно занимались рыбным промыслом, особенно в удаленных от промышленных центров прибрежных районах, где альтернативных сфер занятости практически нет.

Основным мотивом противостояния стало недоверие рыбаков к оценкам ученых состояния ресурсов рыболовства. Биологи-прогнозисты и специалисты по управлению рыболовством в свою очередь обвиняют рыбаков в неучтенном вылове рыбы, превышающем объемы разрешенных квот, и в намеренном искажении отчетных данных о результатах промысла, которые ученые используют для расчета промысловой смертности при разработке прогнозов.

Попытки сблизить позиции сторон и разработать единый подход к управлению

рыболовством предпринимаются за рубежом уже несколько лет. Едва ли не единственным общим мнением рыбаков и ученых является то, что ни у кого нет объективных данных и единственный выход сегодня — совместная и кропотливая работа по выработке компромиссных оценок.

Но есть и другие суждения. Так, Д. Гэррод, бывший директор Лаборатории рыболовства в Лоустофте (Англия), проанализировав состояние существующей в ЕС системы управления рыболовством, считает, что усилия по сдерживанию уловов через ОДУ не могут дать удовлетворительных результатов из-за трудностей эффективного контроля за судами. Необходимо искать более действенные пути. Один из них — сокращение мощностей (тоннажа и количества судов) добывающих флотов.

Европейский союз является бесспорным лидером в постановке и усилиях по решению проблемы сокращения мощностей рыболовного флота. Еще в 70-х годах с заключением Европейского договора Еврокомиссия по рыболовству начала разработку Общей рыболовной политики (ОРП) ЕС, включающей четыре основных направления — рынок, структуру рыболовства в странах ЕС, внешнеполитические отношения и сохранение ресурсов. На первом этапе основной задачей ОРП было сокращение дефицита в снабжении стран ЕС рыбными товарами. Располагая большими финансовыми

средствами, государства — члены ЕС начали активно развивать свои флоты, так что общий тоннаж рыболовных судов в ЕС стал быстро увеличиваться. Комиссия ЕС по рыболовству пыталась своевременно остановить этот процесс. Великобритания уже в 1983 г. выступила инициатором активной политики сохранения ресурсов, следствием чего было введение ОДУ и квот вылова.

Но введение квот не остановило строительство новых судов, которое уже набрало достаточную инерцию, и к 1997 г. общий тоннаж рыболовного флота ЕС увеличился вдвое. Из 13 прибрежных стран ЕС восемь имели избыток мощностей добывающего флота по сравнению с ОДУ и квотами как по тоннажу, так и по мощности главных двигателей. Бесспорным «лидером» по избытку тоннажа оказались Нидерланды, где он составил 98 % (37 % по мощности двигателей), далее следовали Великобритания — 13 (2), Бельгия — 11 (6), Франция — 5 (4), Италия — 3 (3), Греция — 2 % (0 %).

Естественно, что в этих условиях сокращение рыболовных флотов стало основным содержанием очередного этапа многолетней программы управления рыболовством, рассчитанного на 1997–2001 гг. (MAGP-IV). Попытки Еврокомиссии по рыболовству разработать программы сокращения добывающих судов для каждой страны в соответствии с представленными ей данными по флоту и запасам вызвали ожесточенные споры и разногласия, которые удалось преодолеть только за счет перехода от конкретных «предписаний по списанию судов» к «рекомендациям по общим принципам» сокращения промысловых усилий. Было решено, что для запасов, эксплуатируемых странами ЕС и оцененных учеными как находящиеся в опасности, снижение промысловых усилий должно быть не менее 30 %, а для запасов, оцененных как переловленные, — не менее 20 %. В целом это означало снижение на 15 % промысловых усилий стран ЕС к концу 2001 г.

В соответствии с этими рекомендациями и оценками состояния запасов должны были рассчитываться контрольные цифры сокращения промысловых усилий для каждой страны с учетом ее доли добычи переловленных запасов в общем вылове. Такие меры позволили, например, Великобритании первоначальное требование сократить тоннаж флота на 26 %, а его мощность на 21 % сни-

зять до 16 и 9 % соответственно, а Ирландия — с 28 и 29 % до 5 % в обоих случаях.

Чем больше снижалась доля переловленных запасов в общем вылове страны, тем меньше требовалось сократить флот. Таким образом, новая формула изначально способствовала более быстрому истощению подорванных запасов. Но это стало очевидным спустя годы.

Компромиссы по осуществлению программы MAGP-IV в 1997 г. не ограничились введением «формулы взвешивания» по категориям запасов. Важным компромиссом было и разрешение стран самим избирать способы уменьшения промысловых усилий — сокращение флотов, вывод судов из отечественных вод или снижение вылова на судно (сокращение дней нахождения в море и/или ограничение вылова за один выход в море). Это было вызвано нехваткой средств у правительств для выкупа рыболовных судов (и/или прав на промысел) у рыбаков. Вариант сокращения промысловых усилий предпочла половина стран ЕС.

Но «промысловое усилие» — понятие относительное. Совершенствование поискового и промыслового оборудования рыболовных судов повышает добывающую мощь флотов и без увеличения их тоннажа или численности. К тому же промысловые усилия считаются в разных странах по-разному. В итоге специалисты из Еврокомиссии по рыболовству уже в 1998 г. пришли к заключению, что страны ЕС, формально выполняя требования MAGP-IV по сокращению промысловых усилий, на самом деле их сохранили и даже увеличили. Ограничения же дней выхода в море и особенно уловов на одно судно оказались вообще малоэффективными мерами из-за трудностей контроля и привели к росту нелегального вылова, т.е. к увеличению переловов. Ситуация требовала более решительных мер.

Еврокомиссия уже в начале 1998 г. предложила реформировать фонды, предназначенные для финансирования структурных преобразований рыболовства ЕС. В обосновании реформы в качестве конечных приняты практически те же цели, что и при разработке ОРП на ее первых этапах, а именно: достижение устойчивого баланса между рыбными ресурсами и их эксплуатацией; восстановление экономики районов, зависящих от рыболовства.

Отдельно указывалось на необходимость создания условий для переквалификации рыбаков в районах проживания.

На осуществление предлагаемых преобразований в 2000—2006 гг. Комиссия запросила 286 млрд экю, в том числе 48,6 млрд экю для стран, которые присоединятся к ЕС в этот период (в последующем указанные

объемы финансирования были скорректированы соответственно до 218,6 млрд и 20,8 млрд евро). Государства-члены ЕС обязаны разработать перманентные программы по сокращению и выводу судов из промысла. Под выводом в данном случае понимается списание устаревших судов с целью замены их новыми более современными. По новым условиям желающий построить судно обязан вывести из строя действующих судно тоннажем по крайней мере в 1,3 раза больше нового. Исключение сделано только для судов длиной менее 12 м (не траулеров). В этом случае требуется вывод из промысла равного по тоннажу (или мощности) судна.

Если государство не выполнило требований MAGP-IV, оно не может разрешать выделение денег на строительство (обновление) флота и использование лицензий на промысел в третьих странах. Одновременно заметно увеличиваются вознаграждения и помощь судовладельцам, выходящим из промысла. Сохраняется выбор: слом судов, экспорт их в третьи страны или переоборудование на другие виды деятельности.

В последние годы ЕС подвергается резкой критике со стороны групп защиты окружающей среды за «экспорт» избыточных рыбодобывающих мощностей в третьи страны путем создания совместных предприятий. В этих условиях наибольшие вознаграждения выплачиваются судовладельцам, согласившимся на слом судов. Вместе с тем увеличиваются и премии за экспорт судов в третьи страны, если он означает окончательный уход их из страны ЕС.

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в своем обзоре рыболовства стран ОЭСР констатировала, что хотя ЕС и выделяет средства на социальную поддержку рыбаков, выходящих из рыболовства, этого явно недостаточно для реального снижения рыболовной активности стран дружества и даже для нейтрализации субсидий на строительство новых судов со стороны самого ЕС. Реальные добывающие возможности флотов стран ЕС продолжают вносить заметный «вклад» в перелов морских биоресурсов в глобальном масштабе. И это происходит в условиях, когда мощности добывающего флота в некоторых странах ЕС весьма значительно снизились. Так, в Дании с 1998 г. мощность флота снизилась почти на 30 %, в Испании за 1992—1998 гг. флот сократился на 1/4, в Португалии — на 1/3, в Германии — на 1/4. В целом флот 12 стран ЕС с 1992 по 1996 гг. сократился по тоннажу на 15 %, а по мощности главных двигателей — на 10 %. Однако добывающая способность флотов стран ЕС не снизилась, так как вылов на одно судно за это же время увеличился более, чем на 10 %. Ярким примером

этого является Великобритания, у которой вылов на одно судно вырос на 47 %.

В этих условиях политика Еврокомиссии по рыболовству, по мнению специалистов ОЭСР, выглядит достаточно двусмысленно. С одной стороны предпринимаются определенные усилия по сокращению промысловых мощностей, а с другой выделяются достаточно большие субсидии на обновление флотов, что ведет в конечном итоге к наращиванию этих мощностей.

В связи с этим Еврокомиссия по рыболовству считает необходимым принять срочные дополнительные меры по обеспечению сокращения флотов. С этой целью предложено продлить действие MAGP-IV на один год (до конца 2002 г.) и обязать страны — члены ЕС осуществить реальное сокращение флотов в строго определенных Еврокомиссией объемах.

При разработке и осуществлении программы MAGP-IV Великобритания заняла самую несогласную позицию среди стран-участниц. Но на предыдущем этапе MAGP-III (до 1997 г.) Великобритания была в числе стран, наиболее успешно выполнявших контрольные цифры списания (или вывода из промысла) судов. При этом почти 90 % сокращения было обеспечено списанием судов и 11 % — выкупом лицензий на промысел. Правительство выделило тогда достаточно большие средства на эти цели, но результаты были существенно лучше, чем ожидали, благодаря организации конкурсов-тендеров среди рыбаков, желающих выйти из рыболовства. В итоге рыболовные суда общей рыночной стоимостью около 80 млн фунтов стерлингов удалось выкупить у владельцев менее чем за половину этой суммы — за 36 млн фунтов стерлингов. Сравнение этих результатов с лучшими итогами подобных тендеров в других странах ЕС показало, что английская казна сэкономила, по крайней мере, 20 млн фунтов стерлингов.

В основном это было достигнуто за первые три года, когда начальные цены выставяемых на списание судов в Великобритании были существенно ниже общеевропейских, а при втором выставлении снижались еще больше. Затем ситуация изменилась — цены на тендерах даже превысили средний уровень цен в ЕС. Среди главных причин таких изменений специалисты называли обложение налогами и пошлинами сумм, выручаемых рыбаками за проданные суда и полученных в качестве премий за выигрыш тендеров, о чем многие судовладельцы не знали заранее.

Слабым местом принятой схемы сокращения флота было и небольшое число среди выкупленных наиболее эффективных и мощных добывающих судов. Для этого было слишком мало денег. Но этим не исчерпыва-

лись изъяны программы сокращения промысловых мощностей в Великобритании. Гораздо более важным было другое. В то время как большинство стран поставили своей целью действительное сокращение тоннажа и мощности судов в рыболовстве в соответствии с назначенными Еврокомиссией объемами, Великобритания предложила систему раздельного списания судов и /или выкупа лицензий на право промысла в соответствии с добываемыми возможностями судов. Таким образом, «цена» выхода рыбака-судовладельца из промысла разделилась на две части — стоимость судна и стоимость лицензии. Этим предполагалось облегчить рыбакам принятие решений о списании своих старых судов (сохранялось на какое-то время право на промысел), а также значительно снизить стоимость списания судов, отделенных от лицензий. Понятно, что отделение лицензий на промысел при списании судов обеспечивало большую гибкость в решении проблемы, но одновременно создавало опасность восстановления в любое время добываемых мощностей флота на базе сохранившихся лицензий.

Основными причинами продажи судов на списание рыбаки называли их предельный возраст и потребность в средствах на приобретение новых судов. В результате 25 % владельцев списанных судов сразу же приобрели суда длиной менее 10 м, на которые в Великобритании не распространяются правила ограничения промысла. По экспертным оценкам, на эти суда было реинвестировано не менее 4 млн фунтов стерлингов, а на более крупные суда — около 10 млн фунтов стерлингов. Фактическое снижение мощностей добывающего флота в стране составило всего 1–2 %. Дисбаланс между наличными сырьевыми ресурсами и добываемыми мощностями рыболовного флота страны в результате формально успешного выполнения программы MAGP-III не только не уменьшился, но и даже кое-где и возрос за счет увеличения числа судов длиной менее 10 м.

В это время Еврокомиссия уже обнародовала требование по сокращению флотов на следующий этап осуществления программы MAGP-IV. Великобритании предстояло сократить тоннаж флота на 26 %, а его мощность — на 21 %. Правительству Великобритании на переговорах в Брюсселе удалось убедить Еврокомиссию в необходимости значительного снижения первоначальных величин сокращения, а главное — достигнуть договоренности по обеспечению их выполнения не за счет сокращения флота, а за счет уменьшения промысловых усилий под собственным контролем. (Впоследствии оказалось, что вариантом ограничения промысловых усилий вместо сокращения мощности (тоннажа) добываемых судов воспользовал-

ся еще ряд стран, что привело к фактическому провалу программы MAGP-IV в отношении сокращения добываемых мощностей, о котором говорилось выше). Согласно последним рекомендациям, Великобритании предстоит сократить рыболовный флот по тоннажу на 8,4 % и по мощности двигателей — на 6,8 %. Теперь уже без всяких компромиссов. Все начинается сначала.

В США, как и во всем мире, принимаются серьезные меры по сокращению добываемых судов. В начале 90-х годов федеральное правительство выкупило десятки судов, занимающихся промыслом оказавшихся в кризисе донных рыб северо-восточного побережья, затратив 25 млн долл. В результате принятия нового федерального закона о рыболовстве были выкуплены и выведены из промысла девять крупнотоннажных судов, добывавших преимущественно минтая в Беринговом море. Это стоило правительству 20 млн долл., а самой промышленности — 71 млн. Так, выкуп судов, как самая действенная мера сокращения добываемых мощностей, получил первое и наиболее мощное законодательное подкрепление. До этого ограничение добычи в США шло в основном по линии установления лимитов вылова по районам и сезонам и введения индивидуальных фиксированных квот. Предлагались и такие варианты, как разделение флотов на две части, работающие поочередно по четным и нечетным дням; сокращение минимальной длины сетей, разрешения к постановке одним судном; объединение двух разрешений на промысел с правом реализации их одним судном (увеличение длины сети или количества поставок) и др. Однако такие меры оказались недостаточно эффективными.

Новый закон способствовал расширению практики выкупа судов в стране. В нем были определены и основные положения по организации выкупа избыточных мощностей. В частности, выкуп не может быть только правительственной акцией, а должен осуществляться главным образом самими рыбаками на деньги, собираемые ими в виде дополнительного налога на выловленную рыбу.

В начале 1997 г. краболовы Аляски обратились к Правительству США с просьбой выделить средства на сокращение их флота, оказавшегося избыточным из-за резкого снижения запасов краба Бэрди и падения цен на королевского краба и краба опилио. В 1996 г. было выловлено всего 1 млн фунтов (454 т) краба Бэрди при квоте 8,4 млн фунтов (3,8 тыс. т), а средний заработок краболовов Берингова моря стал вдвое ниже, чем в предыдущие пять лет. Общее число судов-краболовов на Аляске в то время составляло 350, тогда как при сократившихся запасах их число не должно было превышать 250.

Выкуп судов с помощью государства и вывод их из промысла казался тогда единственной возможностью избежать массовых банкротств рыбаков и одновременно облегчить жизнь тем, кто оставался в рыболовстве. Но решение затянулось на годы, так как оно требовало 131 млн долл.

Рыбаки-краболовы организовали некоммерческую группу специалистов по изучению проблемы CRAB (Crab Reduction Buyout), которая предложила два варианта выкупа. По одному из них на аукцион выставляются все разрешения (суда), участвующие в промысле, но их цена различается в зависимости от результатов работы в последние годы. Естественно, что первыми будут выкуплены и выведены из промысла самые дешевые суда.

По второму варианту предлагалось сначала проверить работу всех рыбаков-краболовов, выявить самых неактивных и, ужесточив правила доступа к ресурсам (ограничив максимальное число участников), выкупить все избыточные суда по одинаковой цене.

За краболовами вскоре последовали рыбаки, добывающие лосося в Бристольском заливе. Они уже имели 20-летний опыт ограничений допуска на промысел. Первые ограничения по количеству лицензий на промысле нерки были введены в середине 70-х годов и тогда было выдано более 1900 разрешений. Но даже в рекордные годы, когда вылавливалось более 40 млн экз. нерки, ее уже не хватало всем участникам промысла. К 1997 г., когда добыча упала ниже 10 млн экз., вопрос о резком уменьшении участников стал особенно остро. Рыбаки обратились в Комиссию по допуску в коммерческое рыболовство, которая вынуждена была заняться разработкой условий выкупа судов и оказания помощи своим рыбакам. В настоящее время в США идет разработка более развернутых общих требований к выкупу судов, дополняющих и уточняющих положения закона. Например, финансирование выкупа предлагается разрешить также через займы и специально образованные для этой цели федеральные фонды.

Естественно, что каждый конкретный промысел имеет свою специфику, поэтому предусматривается возможность включения дополнительных требований при решении вопроса о выкупе в каждом отдельном случае. Выводимые из промысла суда необходимо уничтожать или гарантировать их неучастие в рыболовстве. Порядок и условия выкупа судов в США предполагается оформить в виде специального федерального закона.

Проблемами сокращения добываемого флота вплотную занимаются в Чили, ЮАР и других странах.

ФАО однозначно высказалась за сокращение мощностей добываемого флота в море в Кодексе ответственного ведения ры-

боловства, принятого еще в 1995 г., но специально этой проблемой ее специалисты стали заниматься в 1998 г. Они подготовили проект международного соглашения «в целях уменьшения интенсивной и устойчивой экспансии в наращивании мощностей рыбодобывающих флотов во всем мире, являющейся одной из причин повсеместного сокращения рыбных запасов».

Проведенные исследования показали, что до 70 % запасов наиболее ценных видов рыб в мире уже сократились или сокращаются из-за избыточного пресса промысла современными добывающими судами, поэтому запасы не успевают восстановиться. При этом во многих странах в строительство добывающих судов продолжают направляться щедрое субсидии, тогда как, по оценкам Всемирного фонда природы, уже 2/3 существующих рыболовных судов в мире не являются необходимыми для обеспечения сегодняшнего общемирового вылова в морях и океанах.

Эксперты ФАО выяснили, что в мире практически никто не возражает против сокращения промысловых усилий путем согласованных действий мирового сообщества, но существуют категорические разногласия о том, когда, как и где это делать и сколько это будет стоить.

В ноябре 1998 г. состоялась Конференция ФАО по проблеме избытка добывающих мощностей в мировом рыболовстве. В ее ра-

боте приняли участие представители 80 государств мира. На конференции ФАО выступила с требованиями решительного сокращения добывающих мощностей в мировом масштабе, заявив, что именно избыточные мощности в наибольшей степени виновны в глобальной деградации запасов морских рыб и в больших экономических потерях.

Наиболее решительную позицию на конференции занимали представители Гринписа, которые призвали делегатов разработать план сокращения к 2005 г. в два раза мощностей мирового добывающего флота. По данным Гринписа, более 90 % всей добываемой в мире рыбы в морях и океанах вылавливают всего около 20 стран. Именно их Гринпис считает ответственными за кризис в мировом рыболовстве, признаки которого проявляются в снижении запасов многих наиболее ценных видов промысловых гидробионтов.

В числе стран, обладавших самыми большими тоннажами палубных судов по состоянию на 1995 г., были названы: Китай (5,55 млн т), Россия (2,99 млн т), Япония (1,51 млн т), США (1,40 млн т) и Индия (1,08 млн т).

Самую жесткую позицию на конференции заняли представители США, которые настаивали, чтобы решение конференции стало международным планом действий по сокращению добывающих флотов, охватывающим все страны — члены ФАО.

По мнению специалистов Гринписа, большинство делегатов приложили максимум усилий к тому, чтобы не принимать конкретных обязательств по сокращению числа добывающих судов в своих странах и призвали к осторожному дифференцированному подходу в управлении мощностями рыболовных флотов.

В результате работы конференции был согласован документ «Элементы международного инструментария для управления мощностями добывающих флотов», который призывает к введению эффективного, справедливого и прозрачного контроля добывающих мощностей к 2005 г. во всех странах — членах ФАО. Этот контроль должен включать: регулярные оценки добывающих мощностей; ведение регистров национальных добывающих флотов; разработку и внедрение национальных планов по управлению мощностями добывающих флотов; сокращение и постепенное исключение субсидий, ведущих к наращиванию мощностей добывающих флотов.

Делегаты согласились, что ФАО следует создать глобальный регистр добывающих судов, работающих в открытых районах морей и океанов, а также начать сбор необходимой информации для тщательного анализа причин возникновения избыточных мощностей добывающих судов в мире.

Сообщение ФАО

ФАО (Организация ООН по продовольствию и сельскому хозяйству) обнародовала данные по уловам 1999 г. Общий мировой морской вылов по этим данным составил 92,86 млн т (без хозяйств аквакультуры, вылов которых дает дополнительно ежегодно около 35 млн т).

Из 40 видов рыб, занимающих верхние строчки максимальных уловов по видам, 22 дали повышение выловов против 1998 г., однако ни один из них и близко не смог приблизиться к рекордному вылову перуанского анчоуса в 1999 г., возросшего на 404 % против 1998 г. В 1999 г. мировой вылов увеличился до 92,86 млн т после драматического его падения в 1998 г. из-за влияния эффекта Эль-Ниньо на промысел в Тихоокеанском бассейне. Обнародованные ФАО цифры показывают, что мировой вылов рыбы, ракообразных и моллюсков в океанах и прибрежных зонах морей вырос в 1999 г. на 6,83 % против 1998 г., однако он еще не достиг

уровня рекордных уловов 1987 г., когда было добыто морским промыслом 93,61 млн т.

Китай остается мировым лидером по морским уловам — 17,24 млн т. Однако помимо морского промысла основное количество рыбной продукции для многочисленного населения дают хозяйства аквакультуры. Общий вылов этой страны, включая продукцию ферм аквакультуры и морской промысел, составляет по оценкам ФАО около 40 млн т в год.

Вторую строчку среди стран — мировых лидеров рыболовства вновь заняло Перу, ее вылов — 8,42 млн т, что составляет 94 % улова 1998 г., который однако принес тогда стране лишь пятое место в мире. Эти цифры наглядно показывают следствие прямых воздействий явления Эль-Ниньо на рыболовство, в первую очередь за счет колебаний уловов перуанского анчоуса, уловы которого хотя и стали в 1999 г. приближаться к уровню 1990 г., но за три месяца текущего года вновь понизились на 24 %.

Соб. инф.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ШКОЛЬНЫЕ ЗАВТРАКИ

Правительство Великобритании вновь ввело стандарты питания для школьных завтраков. 20 лет назад они были отменены. Согласно этим стандартам государственные школы и местные власти должны обеспечивать завтраки таким образом, чтобы здоровая пища предлагалась каждый день для завтрака в середине школьного дня. В связи с этим решением правительства страны был

проведен опрос 1100 детей в возрасте 5—10 лет о том, какую еду они предпочитают. Опрос проводился в рамках национального исследования для создания основы питания детей до подросткового возраста. Предпочтения детей по поводу еды показали, что рыба следует за макаронами и бургерами, занимая третье место и опережая пиццу и чипсы в списке 10 их любимых блюд. По

видимому, опрос детей теперь станет ежегодным. Поставщики продуктов в школы в Великобритании должны поставлять рыбу, по меньшей мере, раз в неделю для младших детей и дважды в неделю — для более старших. Подчеркивается, что регулирование, начинающее действовать в апреле 2001 г., определяет минимальные стандарты, которые школы могут превысить.

«Seafood International», ноябрь 2000 г.