

FISHNEWS

ИЗДАНИЕ МЕДИАХОЛДИНГА FISHNEWS

НОВОСТИ РЫБОЛОВСТВА

Информационно-аналитический журнал

№ 2 (55) 2019

Алексей ЗАПЛАТИН:
Инвестпрограмма АТФ –
это деньги крабового
бизнеса

**Аукционы
для «уникальной
подотрасли»**

**Кто сказал, что море
не женское дело?**

История будущего капитана



«ОКЕАНРЫБФЛОТ»:

**ПОКОРИТЕЛИ ОКЕАНА
ПОД ЗВЕЗДОЙ РЫБАКА**

БЕРИНГ - ОКЕАН БЕЗ ГРАНИЦ

ВЕРФЬ «БЕРИНГ» ПРОЕКТИРУЕТ И СТРОИТ НА ЗАКАЗ СТАЛЬНЫЕ ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ЯХТЫ РАЗМЕРОМ ОТ 15 ДО 50 М
ЯХТЫ «БЕРИНГ» – ЭТО: ОКЕАНСКАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ • ЭКОНОМИЧНОСТЬ
МАКСИМАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ • СОВРЕМЕННЫЙ КОМФОРТ



130
BERING

КАЖДАЯ ПОСТРОЕННАЯ ЯХТА «БЕРИНГ» – ЭТО SEMI-CUSTOM ПРОЕКТ, КОТОРЫЙ ПОЛНОСТЬЮ ОТРАЖАЕТ
ПОЖЕЛАНИЯ И ЦЕЛИ ВЛАДЕЛЬЦА



B165



B106



B77

Компания Bering Yachts была основана в 2007 году и сегодня является ведущей мировой компанией по производству водоизмещающих стальных моторных яхт длиной от 15 до 50 метров. Bering Yachts строит прочные, надежные, стальные океанские яхты, способные адаптироваться к индивидуальным клиентским заказам и рассчитанные на все стили круизного плавания: от прогулочных рейсов в прибрежных водах до длительных исследовательских путешествий.



Представительство во Владивостоке: +7 (914) 545-25-95 • Представительство в Москве: +7 (499) 350-50-61

🏠 www.ru.beringyachts.com

✉ russia@beringyachts.com

СОДЕРЖАНИЕ

- 2 «ОКЕАНРЫБФЛОТ»: ПОКОРИТЕЛИ ОКЕАНА ПОД ЗВЕЗДОЙ РЫБАКА**
От первых шагов в открытый океан до лидерства в отрасли
- 12 Евгений НОВОСЕЛОВ: УВЕЛИЧИВАЕМ ПРИСУТСТВИЕ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ**
Интервью с генеральным директором ПАО «Океанрыбфлот»
- 15 РЫБОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ LAN FOODTECH**
- 18 ИНВЕСТКВОТЫ С СЮРПРИЗОМ**
С чем столкнулись пионеры инвестиционной программы компания «Витязь-Авто»
- 21 SMART PACKAGING SOLUTIONS NV**
Прочная инновационная картонная упаковка европейского качества
- 22 ИНВЕСТПРОЕКТ «КАМЧАТТРАЛФЛОТА» – ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН**
Камчатский край прирастает современной рыбопереработкой
- 26 «ПЕЛЛА» ПРЕДСТАВИТ РЫБАКАМ СВОИ РАЗРАБОТКИ**
Ленинградские судостроители покажут в Питере свои лучшие проекты
- 30 Алексей ЗАПЛАТИН: ИНВЕСТПРОГРАММА АТФ – ЭТО ДЕНЬГИ КРАБОВОГО БИЗНЕСА**
Возвращение лидера рыбной отрасли: как это было
- 36 Иван ФЕТИСОВ: SEAFOOD EXPO RUSSIA ПОРА ОБРЕСТИ СВОЙ ГОЛОС**
Expo Solutions Group формирует годовой цикл мероприятий для диалога в отрасли
- 40 ТОЧКА ОПОРЫ**
Когда новое значит лучшее: тралы «Фишеринг Сервис» завоевывают мир
- 44 BERING-130. РОСКОШНАЯ ЯХТА ДЛЯ ПОКОРЕНИЯ ОКЕАНОВ**
- 46 РМУ SIFANG – ОТЛИЧНЫЙ ВЫБОР ДЛЯ РЫБОПЕРЕРАБОТЧИКОВ**
Оборудование для производства рыбной муки и жира
- 50 ТРАУЛЕР «МЕХАНИК КОВТУН» ВООРУЖИЛИ ВТОРЫМ ТРАЛОМ GLORIA HELIX 1760 XW**
Исландские технологии на российских судах
- 52 РЫБОПЕРЕРАБОТКА В КОНТЕЙНЕРАХ? 120 ТОНН НЕ ПРОБЛЕМА!**
Модульные заводы доказывают свою эффективность
- 54 КАТАМНЕЗ АМУРСКОГО ЛОСОСЯ**
История повторяется: тенденции изменения популяций красной рыбы в Амуре
- 58 УПАКОВКА DEYIN ДЛЯ ВАШЕЙ РЫБЫ, КРАБОВ, КРЕВЕТОК**
- 60 НОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ КАМЧАТКИ**
Рекордные уловы и инвестиционные вызовы
- 64 КТО СКАЗАЛ, ЧТО РАБОТА В МОРЕ НЕ ЖЕНСКОЕ ДЕЛО?**
Интервью с помощником капитана СРТМ «Вардхольм» Еленой ПЕТРУЧАК
- 69 АУКЦИОНЫ ДЛЯ «УНИКАЛЬНОЙ ПОДОТРАСЛИ»**
Чем запомнилось принятие закона о крабовых квотах

РЕДАКЦИЯ

ИЗДАЕТСЯ С 2006 ГОДА

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

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА Елена ФИЛАТОВА, prim_elena@mail.ru, skype – prim_elena, тел. (423) 226-84-44, факс (423) 222-65-92

ДЕПАРТАМЕНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ Елена ШУЛЮПИНА, elena@fishnews.ru **СЕТЕВОЕ ИЗДАНИЕ FISHNEWS.RU** Маргарита КРЮЧКОВА,

margarita_kr@bk.ru, skype – margarita_kr28, Алексей СЕРЕДА, aleksey@fishnews.ru, skype – alexey-fishnews, Анна ЛИМ, anna@fishnews.ru,

skype – anyutalim **КОРРЕКТОР** Ольга МАЛЬЦЕВА

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ Валентина БОКОВИКОВА **ФОТОГРАФИИ** Виктор БУКВЕЦКИЙ, Ольга ШУТЬ, Наталья СЫЧЁВА, Андрей КИМ, Валентина БОКОВИКОВА, из архива ПАО «Океанрыбфлот», Fishnews.ru

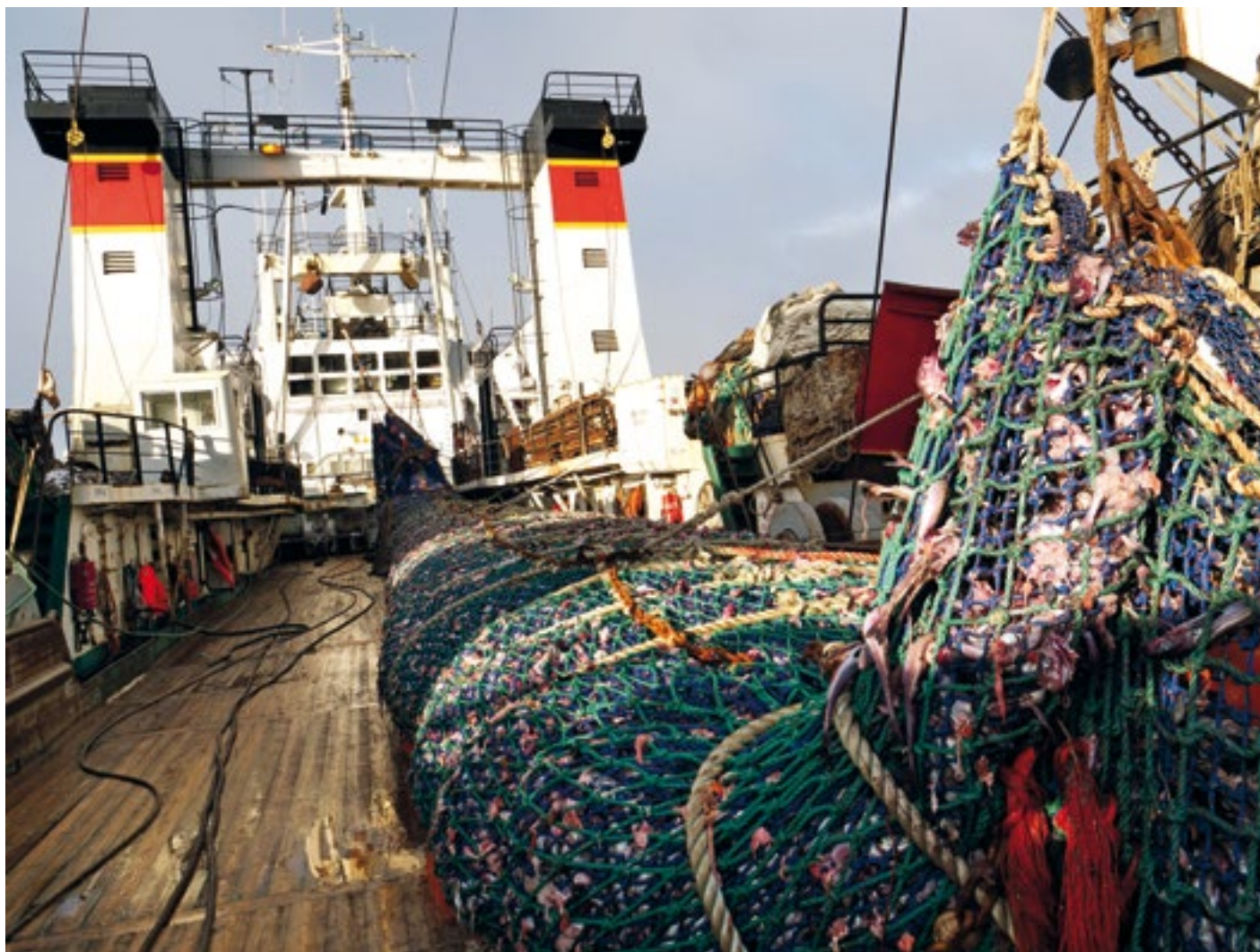
РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ: ООО «МЕДИАХОЛДИНГ «ФИШНЬЮС» Яна ЯШИНА, yashina@fishnews.ru, тел. 8-914-703-68-60

Материалы, отмеченные знаком , публикуются на правах рекламы.

ПРОЕКТ «ОТКРЫТАЯ ОТРАСЛЬ» Наталья СЫЧЁВА, тел. 8-924-233-31-36, e-mail: sycheva@fish-open.ru, skype – nata_sycheva

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА Антонина ЛОПАТНИКОВА, тел. 8-914-707-05-28, e-mail: antonina@fishnews.ru

Журнал «Fishnews – Новости рыболовства» № 2 (55) 2019. Издается с 2006 года, www.fishnews.ru. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-54280 от 24 мая 2013 г., выданное Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. **РЕДАКЦИЯ** 690091, г. Владивосток, ул. Светланская, 51А, к. 404. Тел. (423) 226-84-44. **УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ** ООО Медиахолдинг «Фишньюс» 690091, г. Владивосток, ул. Светланская, 51А. Журнал распространяется по редакционной подписке. Подписка оформляется только через редакцию. Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции. Редакция не предоставляет справочной информации. Перепечатка материалов, опубликованных в журнале «Fishnews – Новости рыболовства», допускается только с письменного согласия редакции. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Все товары и услуги подлежат обязательной сертификации. Цена свободная. Подписано в печать: по графику: 21.06.2019 г. в 18:00, фактически: 21.06.2019 г. в 18:00. Дата выхода: по графику: 25.06.2019 г., фактически: 25.06.2019 г. Тираж 2500 экз. Отпечатано в типографии «Полиграф-Сервис-Плюс». г. Владивосток, ул. Русская, 65 корп. 10. Тел.: (423) 234-59-01



Наталья СЫЧЁВА

«ОКЕАНРЫБФЛОТ»: ПОКОРИТЕЛИ ОКЕАНА ПОД ЗВЕЗДОЙ РЫБАКА

Камчатка – край, где много снега, вулканов, медведей и рыбы, не задумываясь, ответит обычный человек на вопрос об ассоциациях с этим далеким уголком нашей страны. Но никто не поспорит, что главное богатство на таких дальних рубежах – это всегда люди, которые живут и трудятся там, где последнее слово все еще остается за природой. Где покорителей стихии по-прежнему считают настоящими героями. И особая порода таких людей – это рыбаки.

Ведущим рыбопромышленным предприятием России является камчатское ПАО «Океанрыбфлот». В прошлом году компания перешагнула полувекковой рубеж, но, как и прежде, верна традициям первых камчатских рыбаков, проложивших путь от берегов полуострова в открытый океан.

А еще эту компанию выделяет особое к ней отношение, которое сложилось в отрасли и далеко за ее пределами. Отношение, основанное на доверии и уважении к тому, как достойно и ответственно выполняет свою работу «Океанрыбфлот», с каким вниманием здесь относятся к людям и их нелегкому труду.

ПЕРВЫЕ ШАГИ В ОКЕАН

ВСЕ ДАЛЬШЕ ОТ БЕРЕГОВ КАМЧАТКИ

Сама история тралового рыболовства на Камчатке ведет отсчет с 1936 года, когда была создана База активного опытного лова (с 1937 – Управление активного морского рыболовства, или Морлов). На первых парах флот, состоявший всего из четверки маленьких сейнеров, дрейфтеров да одного траулера, добывал 500 тонн рыбы из 1 миллиона камчатского вылова. Но с 1940 года, с поступлением на вооружение новых паровых траулеров, счет пошел уже на тысячи тонн.

В 1950-х на баланс предприятия были приняты первые средние рыболовные траулеры, построенные в ГДР. А уже к концу десятилетия организация – теперь сменившая имя на Управление тралового и рефрижераторного флота – значительно расширила свои возможности. В состав УТРФ, помимо траулеров, первых рефрижераторов и сельдяной базы, вошли транспортные суда Камчатрыбпрома и морской рыбный порт.

В том же году во Владивостоке создается Дальрыба – главное управление рыбной промышленности на Дальнем Востоке, – в состав которого вошел Камчатрыбпром. С этого момента возросло внимание к активному морскому рыболовству. Первые поисковые суда отправились далеко в океан и обнаружили в Бристольском заливе большое ско-



Первый БМРТ «Браслав» прибыл на полуостров в 1961 году

пление сельди. Этот год можно считать началом выхода камчатских рыбаков в Тихий океан.

На небольших СРТ переходить через океан и рыбачить у дальних берегов Канады и Аляски было настоящим подвигом. «Эти рейсы к берегам Северной Америки рыбаки называли школой мужества. И мечтали о тех временах, когда Камчатка начнет получать рыболовные траулеры нового поколения – БМРТ», – описывает воспоминания современников в своей книге «Рыбаки океана» Александр СМЫШЛЯЕВ.

Первый большой морозильный рыболовный траулер «Браслав», с мощностью двигателя в 2000 л. с. и автономностью плавания в 80 суток, прибыл на полуостров в 1961 году. Говорят, рыбаки со всех судов, стоявших тогда в порту, приходили подивиться на уютные каюты, огромные трюмы и завод, а главное – на ковровые дорожки, которыми были застелены коридоры БМРТ. После этого новые траулеры стали пополнять камчатский флот почти ежегодно. В 1966 году общий вылов тралфлота достиг уже 210 тыс. тонн – к берегам Камчатки начали приходить и рыбаки из других регионов. Однако биоресурсы не выдержали столь активной нагрузки, поэтому потребовалось осваивать новые районы и объекты добычи.

Из состава УТРФ вывели транспортный флот и порт, все внимание сосредоточили на рыбаках. Руководство отрасли поставило задачу расширить географию промысла.

Уже к 1967 году все БМРТ и часть СРТ Камчатки ходили в Бристольский и Аляскинский заливы Берингова моря, к островам Королевы Шарлоты и в Ванкуверо-Оре-

гонский промысловый район ловить окуня, камбалу, хека и сельдь. Вскоре начали осваивать и более южные районы Тихого океана вплоть до Гавайских островов. Это потребовало организации отдельного управления дальними океанскими промыслами.

1 апреля 1968 года издается указ о выделении из состава УТРФ промысловых судов типа БМРТ и организации самостоятельного хозяйственного Управления океанического рыболовства. Начальником УОР, которое уже тогда неофициально начали именовать «Океанрыбфлотом», назначен Георгий Васильевич МЕЩЕРЯКОВ.



Георгий МЕЩЕРЯКОВ, 1963 г.

Новые траулеры стали приходить на Камчатку один за другим, и к концу года здесь числилось уже 22 БМРТ. Большое внимание уделяли вопросам подбора тралов; с переходом на металлические траловые доски повысилась эффективность работы. Слабым местом еще долго оставалось поисковое оборудова-

ние. Выручали непревзойденный опыт и авторитет капитанов рыбацкого флота, к которым в СССР относились с особым почтением.

В первый же год работы руководство УОР принимает меры для привлечения и закрепления на камчатских траулерах ведущих специалистов. В 1969 году количество БМРТ выросло до 30 единиц. Такие стремительные темпы вдохновляли коллектив УОР, но и создавали новые проблемы. Из служебных отчетов тех лет становится понятно, что тревожило многое: нехватка времени и возможностей качественно обучать людей для новых судов, плохое обеспечение свежими картами и пособиями и др.

Вместе с тем всего после полутора лет работы выход в лидеры рыбной отрасли Камчатки был настоящим подвигом коллектива «Океанрыбфлота». Вернувшиеся из дальних походов траулеры на берегу встречали как героев. Тем более что теперь география промысла охватила и Индийский океан.

ЛЕГКИХ ПОБЕД НЕ БЫВАЕТ

Коллектив управления и флот продолжали стремительно расти: в 1972 году количество траулеров уже достигало 45 единиц. Усложнялись задачи, все тяжелее становился труд. Растущие требования к объемам производства заставили рыбаков пристальнее взглянуть на минтай как на пищевую рыбу, а чуть позже – и на «сельдь иваси».

В эти годы за «штурвал» Управления океанического рыболовства встает Александр Иванович СЕРГА, который активно берется за освоение нового промыслового района – у Новой Зеландии. Уже весной 1972 года туда был отправлен БМРТ «Александр Максutow» под руководством Григория ХОЛОДЕНА – яркого представителя капитанов-героев «Океанрыбфлота».

В 1977 году происходят очередные структурные изменения: «Океанрыбфлот» стал именоваться Петропавловской базой океанического рыболовства (БОР). Ее начальником назначен Валерий Викторович ТОПЧИЙ. К этому моменту в составе флота БОР находилось 54 траулера.

Сразу после создания базы началась активная работа по сокращению сроков пребывания экипажей в море. Еще одним новшеством



Первый полный трал. БМРТ «Александр Максutow», 1969 г.

стала централизация снабжения в структуре Камчатрыбпрома. Это было вынужденной мерой из-за серьезных задержек с выходом судов в рейсы. Но на деле вопрос снабжения флота еще не одно десятилетие оставался для камчатских рыбаков болезненным.



Григорий ХОЛОДЕНА

В 1978 году Камчатка начала переходить на траулеры нового поколения – проекта 1288 типа «Пулковский меридиан» (большой автономный траулер-морозильщик). Первому супертраулеру присвоили громкое имя «Алексей Стаханов». Правда, на практике у этой модели довольно быстро обнаружилось огромное количество недоработок, которые серьезно сказывались на ходовых и промысловых характеристиках. Уже после первого рейса на Курилы все службы прислали свои

замечания к судну. В дальнейшем в модель постепенно вносились исправления.

Ну а пока рыбаки с трудом справлялись с новым траулером и его оборудованием. Желающих в экипаж следующего «супера» подбирали с трудом, до того как возглавить команду не взялся капитан-директор Виктор Васильевич ЕЛИЗОВ, слывший хорошим судоводителем и организатором производства. «Это будущее нашего флота, поэтому рано или поздно нам придется их осваивать», – обозначил он свою твердую позицию.

И «Океанрыбфлот» взялся за освоение, а заодно и совершенствование новых судов, которые, несмотря на мощность двигателей и плотную насыщенность автоматикой, в плане оборудования рыбного цеха оказались далеко не современными. Пришлось рыбакам практически полностью реконструировать рыбцех, многое дорабатывалось прямо в рейсах. В итоге БАТМы «настроили» на эффективную работу и со скумбрией, иваси, и с кальмаром.

В начале 1980-х на промысловых картах «Океанрыбфлота» стали появляться новые районы, в том числе Антарктида и тихоокеанские воды у берегов Латинской Америки. Из-за перспективы хотя бы на три дня зайти в зарубежный порт люди были готовы по девять месяцев проводить в морских переходах. Понятно, что экипаж подбирался самым тщательным образом, в том числе по идеологическим критериям.



Капитан-директор Евгений КАБАНОВ, 1989 г.

Конечно, случалось в заграничных походах и непредвиденное, но это не влияло на репутацию предприятия: все знали, что у «Океанрыбфлота» лучшие капитаны и лучшие механики. В конце 1980-х, когда общение с заграничными партнерами становилось все более открытым, пачками приходили благодарности от иностранных, в том числе американских, специалистов. Тысячи зарубежных гостей в далеких портах посещали камчатские суда, и эти знакомства оставляли неизгладимые впечатления.

Вместе с тем технические «способности» советских БМРТ по меньшей мере удивляли американцев. С каждым годом примеры отсталости были все разительнее, отмечали современники.

Уязвимым звеном в производственном процессе оставался судоремонт на родине: в Петропавловске-Камчатском судно могло простоять на приколе и больше года. Отдушиной стали ремонты в зарубежных портах. Поскольку много судов БОРА в то время работало в юго-восточной части Тихого океана, для оперативного ремонта они направлялись в ближайший порт – перуанский Кальяо. Здесь была сформирована бригада «Океанрыбфлота».

Но компания сохраняла контакты и с отечественными верфями. Заключались договоры, по которым судоремонтникам активно помогали члены экипажей. С 1983 года в «Океанрыбфлоте» работала и своя плавмастерская «Целиноград», которая также оказывала

большую поддержку камчатскому судоремонту.

СКВОЗЬ ПОЛИТИЧЕСКИЕ ШТОРМА

С избранием в 1984 году Генеральным секретарем ЦК КПСС Михаила ГОРБАЧЕВА в стране начался переход на новые рельсы. Постепенно перемены докатились и до камчатских берегов. В 1987-1988 годах начал внедряться хозрасчет, в том числе в рыбной промышленности. Делать это было непросто: прекратились поставки новых судов, а действующий флот уже сильно износился. Для экономии бюджета начали отказываться от дальних районов промысла.

В 1988 году советские рыбаки впервые столкнулись с настоящим топливным голодом. В январе-феврале в Беринговом море половина экспедиции лежала в дрейфе: не было горючего. «На наши тревожные радиোগраммы мы получили буквально издевательский ответ от высокого рыбхозовского начальства: мол, перевыполнив план по добыче рыбы в прошлом году, вы сожгли и больше топлива, теперь в первом квартале топлива не будет», – докладывал о положении дел на всесоюзной конференции капитан-директор супертраулера Евгений КАБАНОВ.

Начавшийся дефицит перерос в удорожание топлива. Это сказалось на себестоимости продукции и возможности осваивать дальние районы Мирового океана. К тому же введение ИЭЗ в практику мирового рыболовства стало вытеснять советский флот из традиционных районов.

Кризис нарастал во всей отрасли: хозяйственный механизм, создаваемый десятилетиями, рассыпался на составные части. Распался и Камчатрыбпром. Каждая база флота стала отдельным предприятием. Пришлось «учиться рынку». База океанического рыболовства перешла на полную хозяйственную самостоятельность с января 1990 года. На тот момент БОР имела 73 единицы флота.

Путину 1991 года оказалась для «Океанрыбфлота» исключительно удачной. В том же году предприятие впервые взялось за добычу краба. Первым на новый вид промысла вышел БМРТ «Приозерск»: пришлось переоборудовать про-



Знаковой в 1968 году стала встреча двух капитанов – космонавта Юрия ГАГАРИНА и Николая СОТНИКОВА, первого капитана-директора БМРТ «Браслав», – на XXII съезде КПСС в Кремле. «Один – капитан первого в мире космического корабля, другой – лучшего на Камчатке траулера», – описывали это событие на страницах газет.



В 2007 году флаг «Океанрыбфлота» был поднят на самую высокую точку мира – Эверест. Подвиг в составе группы российских альпинистов совершил Сергей ДАШКЕВИЧ, на тот момент старший помощник капитана и опытный альпинист в звании «Снежный барс». Этот подъем едва не стоил ему жизни: на уровне 8300 метров у Сергея проявились первые признаки отека легких. Но настоящие моряки не привыкли пасовать перед трудностями. И заветная высота была взята!



Борис СОРОКИН

изводственную технологическую линию, учить людей элементарным приемам нового промысла.

В 1992-м «Океанрыбфлот» стал одним из первых акционерных обществ открытого типа на Камчатке. Компания, которой продолжал руководить Валерий Топчий, смогла обходиться без госдотаций, наладила кооперацию со смежными и совместными российскими и зарубежными предприятиями. Свободные финансы направляли на приобретение новых средств производства. Но уже по итогам 1993 года в компании были зафиксированные миллионные убытки. Среди основных причин – слабая промысловая обстановка, снижение потребительского спроса, но главное – необходимость пользоваться банковскими кредитами.

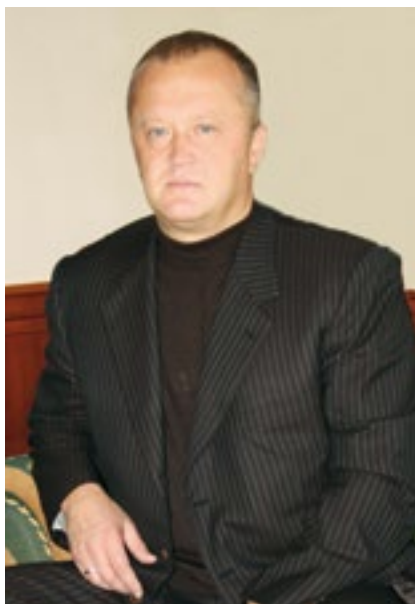
Начиная с 1995 года предприятие вновь медленно, но верно наращивает добычу и переработку. В 1997 году судами «Океанрыбфлота» уже произведено свыше 100 тыс. тонн продукции, которую помимо российских предприятий покупали ведущие фирмы Японии, США, Германии, Кореи, Китая и других стран.

НУЛЕВЫЕ – ПЕРЕЗАГРУЗКА

К двухтысячным предприятию удалось стать опорой для экономики целого региона: даже по итогам неблагоприятного по уловам 2001 года «Океанрыбфлот» заплатил 650 млн рублей налогов – шестая часть от всего бюджета Камчатки.

Однако для отрасли наступил очередной переломный момент: от распределения рыбных ресурсов государство перешло к их продаже. И рыбопромышленные предприятия накрыло новой волной кредитов и банкротства.

Управление «Океанрыбфлотом» в этот период взяла на себя новая команда акционеров. Стать генеральным директором предложили опытному капитан-директору Борису Аркадьевичу СОРОКИНУ. Встать на ноги компании пришлось за относительно короткий срок. В порядок приводили все: от флота и недвижимости до производственных показателей, дисциплины и морального климата в коллективе. Главным шагом новых учредителей стал ремонт абсолютно изношенного флота компании. Этим вплотную занялся Игорь Петрович ЕВТУШОК, ныне председатель совета директоров.



Игорь ЕВТУШОК

В результате из предприятия, которое чуть было не закончило свое существование в роли банкрота, «Океанрыбфлот» превратился в компанию международного уровня. И вновь ее успехи отмечают высокими оценками и международными наградами. Активно на практику с перспективой трудоустройства привлекается молодежь, большое внимание уделяется ветеранам предприятия, решаются социальные вопросы.

С марта 2009 года генеральным директором акционерного общества становится Евгений Аликович НОВОСЕЛОВ, который к тому вре-

мени также успел пройти большую школу «Океанрыбфлота».

НАШИ ДНИ

Сегодня компания «Океанрыбфлот» уверенно следует выбранным курсом – на укрепление лидерских позиций в отрасли и на рынке. Предприятие вышло на стабильный уровень ежегодной переработки порядка 290 тыс. тонн сырка.

ФЛОТ ВСЕМУ ГОЛОВА

Раз в год, после завершения зимней экспедиции, у пирса в самом центре Петропавловска-Камчатского можно увидеть редкую картину – ровную шеренгу из красавцев-траулеров «Океанрыбфлота». Все БМРТ – а на сегодняшний день это 13 судов – ненадолго сбегаются в порт, чтобы после короткой передышки вновь вернуться в родную стихию – бушующие волны Берингова и Охотского морей.

В экспедициях рыбаки круглые сутки заняты поиском, тралением, приемкой и переработкой минтая, сельди, кальмара, трески, а с прошлого года еще скумбрии и иваси. В горячий для Камчатки сезон «красной» путины перечень сырья пополняет и лосось. Вся работа ориентирована на то, чтобы в первую очередь был загружен флот – освоение лимитов у «Океанрыбфлота» составляет практически 100% по всем объектам. Траулеры компании способны производить в сутки до 200 тонн филе минтая, 250 тонн филе сельди, 50 тонн очищенного кальмара.

Регулярной доставкой рыбопродукции из районов промысла на берег, а также снабжением экспедиции и перевозкой генеральных грузов между портами заняты еще 5 транспортных судов – незаменимые «рабочие лошадки», без которых производственный процесс в такой крупной компании просто невыполним. Круглый год экипажи транспортных рефрижераторов «бегают» по привычным маршрутам – в дальневосточные порты России, а также Южной Кореи, Китая, Японии.

Поскольку флот – это главный рабочий инструмент, самое пристальное внимание здесь уделяют поддержанию его в отличном состоянии. Недавно «Океанрыбфлот» завершил масштабную модерни-



Раз в год, после завершения зимней экспедиции, у пирса в самом центре Петропавловска-Камчатского можно увидеть редкую картину – ровную шеренгу из траулеров «Океанрыбфлота»

зацию своих судов, вложив в эту программу миллиарды рублей. В том числе на промысловиках были установлены современные заводы по производству филе.

Кроме того, в 2016 году «Океанрыбфлот» приступил к перспективному проекту по обновлению парка промысловых судов. «В строительстве мы вкладываем колоссальные средства, но это сегодня необходимо: мы ставим задачу постепенно полностью заменить наши суда на траулеры нового поколения. Это огромный потенциал и отличные перспективы не только для нашего предприятия, но и рыбной отрасли Камчатки в целом», – обрисовал цель масштабной работы Евгений Новоселов.

МАСТЕРА НА ВСЕ РУКИ

На берегу приходящие из дальних рейсов корабли встречают мастера собственной Базы технического обслуживания – это еще одно важнейшее звено, которое позволяет бесперебойно работать такому масштабному механизму, как «Океанрыбфлот». Коллектив БТО готов выполнять весь перечень ремонтных работ, кроме разве что доков. Поэтому для компании база техобслуживания – это незаменимый игрок в команде.

Перед каждым возвращением из рейса суда подают заявки, которые оперативно распределяются по основным участкам БТО. В общей сложности база располагает четырьмя производственными цехами, в недавно приобретенном,

пятом по счету, полным ходом идут восстановительные работы. Есть в структуре базы и крановое хозяйство: на причалах задействованы два больших порталных крана.

К работам приступают сразу, как только судно причаливает в родном порту – здесь как нигде це-



У причала Базы технического обслуживания «Океанрыбфлота»

нят скорость выполнения любых работ, ведь от этого зависит эффективность своей же компании. Более того, ресурсов базы достаточно, чтобы брать заказы от других рыбопромышленных компаний.

Сегодня в БТО трудится 130 человек, все профили и направления закрыты, но при необходимости есть возможность дополнительно привлекать специалистов к выпол-

нению больших объемов работ, отмечает заместитель директора БТО Константин ТОКАРЕВ.

В апреле, когда мы побывали на предприятии, суда «Океанрыбфлота» еще только начинали возвращаться с охотоморской путины, но работа кипела в каждом цеху. В радиомонтажном участке, с пола до потолка заставленном аппаратурой, трудится 10 человек. Каждый специализируется на определенном виде техники: радиоборудовании, акустических и рыбопоисковых приборах – всего не перечислить. Но в последнее время здесь стараются расширять кругозор своих специалистов, повышая их универсальность. Есть здесь и специально оборудованная экранированная комната для проверки ГМССБ – для этих работ база регулярно проходит освидетельствование в Регистре судоходства.

Как и на всем предприятии, в БТО «Океанрыбфлота» с готовностью берутся обучать непростому ремеслу молодежь. Но с не меньшим вниманием здесь относятся и к заслуженным работникам. Один

из них – главный технолог Владимир Ильич КИТАЙГОРА – встретил нас в дизельном участке, где трудовую династию продолжает его сын – старший мастер Максим Владимирович.

Пройдя через соседний электроучасток, где к концу смены уже завершили ремонт очередного электродвигателя, мы попадаем в небольшое помещение деревоо-



Технолог Владимир Ильич КИТАЙГОРА и его сын – старший мастер Максим

братывающего цеха. На контрасте с ароматами металлической стружки и машинного масла здесь уютно пахнет свежей древесиной и приглушенно жужжат сверла. Совсем скоро этот цех переедет в новое помещение, что позволит расширить площади работ и приобрести дополнительные станки.

И снова идем на участки, где все буквально дымит и искрится. В просторных помещениях корпусно-трубопроводного цеха, отстроенного пару лет назад, практически нет свободного места. Повсюду станки, листы металла, детали всех размеров и готовые изделия: от лопастей и роторов до двигателей и даже прорезей для предстоящей лососевой путины. Токарный участок на БТО самый большой по числу сотрудников, спектр работ здесь разнообразный: станочный парк позволяет браться за любые задачи. Есть здесь и много нового, уникального для Камчатки оборудования.

Экскурсию по БТО мы завершили в самом новом и современном цеху, который уже на 80% готов к работе. Здесь будут вести ремонт, диагностику и испытания крупногабаритных машин, перемотку электродвигателей и т.д.

База технического обслуживания «Океанрыбфлота» сегодня – самое передовое судоремонтное предприятие в Петропавловске-Камчатском. Ежегодно здесь не только расширяют технические возможности, но и осваивают новые направления работы. Специалисты БТО постоянно проходят дополнительное обучение и повы-

шение квалификации, в том числе за рубежом – на азиатских и европейских предприятиях.

ЛУЧШЕЕ ИЗ МОРСКИХ ГЛУБИН

Особая гордость «Океанрыбфлота» – это его продукция. «Уже 51 год наша компания стремится

чество товара: «За этим мы строго следим на всех этапах, вплоть до стола потребителя. К нам в отдел нередко звонят покупатели: кто-то доволен продуктом и хочет поблагодарить, а кто-то высказывает пожелания, что можно было бы поменять, улучшить. На все замечания мы стараемся реагировать».

Так, помимо фирменных брикетов с филе минтая и сельди, хорошим спросом у покупателей пользуются коробки с тушками кальмара, уже полностью очищенными и готовыми к приготовлению. Однако порой доводилось слышать замечания, что, мол, шкурки-пленочки на кальмаре все-таки попадают. Сотрудники производственного отдела в ответ на это поясняют: обесшкуривание и зачистка от внутренностей этого морепродукта производятся вручную. С учетом больших объемов переработки можно представить, какая это кропотливая работа, но пока в мире нет такого оборудования, которое заменило бы здесь человека. При этом, по их словам, российский потребитель гораздо более требователен к этому продукту – предпри-



С марта 2009 года генеральным директором акционерного общества стал Евгений НОВОСЕЛОВ

выпускать самую лучшую продукцию в мире», – с улыбкой, но, без сомнения, абсолютно искренне говорит начальник производственного отдела Сергей ПОЛОМОНОВ. Он отмечает, что с модернизацией судов и увеличением объемов производства в компании не забывают о важности сохранять высокое ка-

честву товара. «За этим мы строго следим на всех этапах, вплоть до стола потребителя. К нам в отдел нередко звонят покупатели: кто-то доволен продуктом и хочет поблагодарить, а кто-то высказывает пожелания, что можно было бы поменять, улучшить. На все замечания мы стараемся реагировать».

Совсем недавно ассортимент дополнили скумбрия и иваси. Эту рыбу на судах «Океанрыбфлота» пока только морозят: дополнительное оборудование для обработки нового вида сырья потребует про-



Особая гордость «Океанрыбфлота» – это его продукция

странства в цехах, которое на судах всегда в дефиците. Поэтому уже на берегу, поближе к магазинам, перерабатывающие предприятия-покупатели делают из замороженного сырья соленую и копченую продукцию для розницы.

Стоит отметить, что процент переработанной рыбы и морепродуктов для внутреннего рынка постоянно растет: доля такой продукции, производимой на судах «Океанрыбфлота», составляет уже половину всего выпуска. В Россию отправляется большая часть лососевой продукции (рыба, молоки), филе и фарш минтая, филе сельди и кальмар (все в индивидуальной упаковке), весь улов скумбрии и иваси – по итогам 2018 года в общей сложности 60,5 тыс. тонн.

По территории страны продукция распространяется через дистрибьютеров для охвата большего числа регионов.

Особое внимание в компании уделяют внешнему виду и формату подачи своей продукции. В 2016 году «Океанрыбфлот» изменил фирменный стиль, запустив новый товарный знак, логотип и упаковку для продукции. Теперь яркие узнаваемые картонные «пеналы» с переработанной рыбой и кальмаром из самых глубин дальневосточных морей выгодно выделяются на прилавках с заморозкой.

С учетом современных требований рынка выполнена и фасовка: порционные брикеты весом 1 кг, а с прошлого года и 600-граммовая упаковка. «Здесь, на Камчатке, мы привыкли есть рыбу, с одним только минтаем можем назвать с десяток рецептов. Поэтому на семью из трех человек нам и двух килограммов рыбы маловато», – признается менеджер по реализации продукции Александр БОЯРКИН. Но на

основном рынке явно прослеживается тенденция к уменьшению порций продукции: сказывается темп повседневной жизни, ориентация на потребности тех или иных социальных групп населения. Поэтому новая, уменьшенная упаковка придется по вкусу россиянам, уверен представитель «Океанрыбфлота».

Конкуренцию, по словам Александра Бояркина, на рынке удается выдерживать. Даже несмотря на то, что рыбопродукция, которая про-

С 2010 года «Океанрыбфлот» начал активно привлекать на производственную практику курсантов морских вузов и колледжей Владивостока, Находки, Новосибирска, Нижнего Новгорода, Астрахани, Ростова, Керчи, Севастополя, Санкт-Петербурга, Калининграда, Мурманска и Архангельска. Поначалу вузы боялись отпускать в море 18-20-летних ребят, но сегодня желающих попасть на Камчатку уже в 3-4 раза больше, чем готов принять на практику флот компании. Ежегодно на практику в «Океанрыбфлот» приезжает 160 курсантов. Этого количества практикантов достаточно, чтобы передавать молодежи опыт старшего поколения рыбаков.

За эти годы вырос и интерес к самой профессии: к примеру, если 8 лет назад в Санкт-Петербургском рыбопромышленном колледже был хронический недобор, то сегодня конкурс среди абитуриентов – 6 человек на место.



Ежегодно на практику в «Океанрыбфлот» приезжает 160 курсантов со всей России

изводится прямо в море, никак не может оказаться в одной ценовой категории с дешевыми морепродуктами, сдобренными фосфатами, красителями и водой для придания им парадного вида и дополнительного объема. Главный козырь камчатской рыбы – ее безопасность и польза для здоровья. Недаром продукцию «Океанрыбфлота» в больших объемах закупают для

российских детских садов и школ-интернатов, а среди многочисленных наград с выставок – «Знак качества XXI века».

На территории самой Камчатки продукция «Океанрыбфлота» реализуется со скидкой 20%. По согласованию с правительством края, по доступной цене она продается в магазинах, ориентированных на товары местных производителей. Камчатке доступна и такая продук-



Юрий ДЪЯКОВ, руководитель Навигационного тренажерного центра

ция «Океанрыбфлота», как консервы «Печень минтая натуральная» в собственном соку (без добавления масла). Поскольку производят ее в небольших объемах, нет возможности поставлять этот товар в центральную Россию – консервы вмиг разлетаются на внутреннем рынке. «Зато будет повод приехать к нам на полуостров – за настоящей и вкусной рыбой», – радушно шутят в компании.

МЕЖДУ МОРЕМ И ЗЕМЛЕЙ

И все же главная ценность и слава «Океанрыбфлота» – трудовой коллектив. «Именно люди обеспечивают высокое качество продукции и успех предприятия. Это тяжелая, опасная работа, которая требует от людей полной отдачи. Благодаря рыбакам и специалистам береговых служб ПАО «Океанрыбфлот» стабильно работает, развивается и уверенно смотрит в будущее», – отмечает генеральный директор Евгений Новоселов.

Сегодня штат компании насчитывает 3000 человек. Единновременно в море во время пугины в составе экипажей промысловых и транспортных судов находится около 1500 работников. Во время весенней смены направляют на суда и снимают на берег от 960 до 1000 человек.

Кроме того, ежегодно «Океанрыбфлот» принимает на практику около 160 курсантов из морских вузов и колледжей со всей России – от Владивостока до Калинингра-

да. Правда, предложений поступает куда больше – по 500-600, так что многим, к сожалению, приходится отказывать. Зато благодаря целенаправленной работе с курсантами на предприятии закрыты все вакансии младшего комсостава.

«Наша задача – отбирать претендентов, обеспечивая флот только лучшими специалистами», – объясняет причину строгого подхода к подбору экипажей на суда «Океанрыбфлота» начальник кадровой службы Сергей КОРГУН. Причем второстепенных по важности людей на судне нет, подчеркивает он: «В море как нигде важен принцип “один за всех и все за одного”. Если подведет один, пойдет насмарку работа всего экипажа, а если не работает никто, то личный трудовой подвиг ситуацию не исправит». Но окончательное решение, отмечает Сергей Коргун, всегда остается за капитаном: никто не может быть принят в экипаж без согласия первого на судне человека.

«Самое главное для капитана – осознавать свою ответственность за весь экипаж и, помимо производственных процессов, всегда думать о тех людях, которые “у тебя под ногами”, – с уверенностью говорит Сергей КОВТЮХ, указывая на расположенные ниже капитанской каюты помещения и палубы своего корабля. Из 20 лет на рыбацком флоте 11 он посвятил «Океанрыбфлоту», большую часть времени проведя на капитанском мостике транспортного рефрижератора “Анатолий Ларин”. – Помимо меня

в команде 23 души, у каждого есть жена, дети, родители, поэтому я обязан доставить всех домой целыми и невредимыми». Главное, добавляет капитан, помнить об этом и в такие моменты, когда встаешь перед выбором: отложить решение проблемы на потом и надеяться на благополучный исход или настоять и добиться решения сразу же. Ведь простых решений в море не бывает, оно, как известно, ошибок не прощает.

Морская династия для Камчатки – дело привычное, поэтому во многом путь Сергея Ковтюха, последовавшего на флот за своим отцом, похож на истории многих камчатских моряков. Общими для них, пускай и в разные годы, стали и аудитории Учебно-тренажерного центра ПАО «Океанрыбфлот» (в 1985 году УТЦ был принят на баланс предприятия как «Радиолокационный тренажер»).

Сегодня здесь осуществляют дополнительное профобразование морских судоводителей всех уровней: такая подготовка необходима морякам для регулярного подтверждения звания по рабочему диплому либо повышения уровня образования. На Камчатке такую подготовку ведут три учебных центра, поэтому в УТЦ «Океанрыбфлота» приходят не только работники самого предприятия.

Обучение проводят сертифицированные инструкторы, каждый из которых имеет за плечами опыт работы на флоте. Самый заслуженный из них – Юрий Сергеевич ДЪЯКОВ, руководитель Навигационного тренажерного центра, входящего в состав УТЦ. Мы застали Юрия Сергеевича на рабочем месте во время отработки с судоводителями навигационной задачи на виртуальном мостике. «Плавание» проходило в условиях ограниченной видимости где-то в Ирландском море.

В 2018 году Сергей Дьяков сам отметил полувековой юбилей работы в рыбной отрасли Камчатки, 40 лет из которых провел в должности капитана промыслового судна. Так что сегодня он делится со своими подопечными еще и ценным опытом управления экипажем и навыками работы в команде. А опыт, по словам заслуженного рыбака, доказывает: азы психологии и хорошая шутка зачастую лучшие помощники капитана.



В дальней промысловой экспедиции

ТРУДНОСТИ ЗАКАЛЯЮТ ИЛИ ОТВЛЕКАЮТ?

Но среди испытаний для рыбака – не только силы природы, тяжелый физический труд или сложности адаптации в коллективе, с которым приходится сродниться на несколько месяцев рейса. Даже большей проблемой становятся барьеры, которых в море, к сожалению, «выстроено» не меньше, чем на берегу.

Для капитанов промысловых судов главным вопросом сегодня являются объемы отчетной документации для контролирующих органов, которые с каждым годом только растут. «Если раньше в море мы вели три журнала, включая судовой и машинный, то теперь у нас их сорок три, и это только у старпома. Где же здесь “упрощение”?!» – не может сдержать возмущения Сергей Ковтюх. Переход же на электронный формат документооборота, по его словам, лишь усложнил ситуацию – кипы бумаг, которые необходимо ежедневно в ходе рейса заполнять на судах, никуда не делись. «Раньше на флоте были реальные капитаны, штурмана, грамотные в плане

навигации и промысла, потому что у них было время погружаться во все тонкости своего дела. А сейчас все занято заполнением документов – в результате приходящих на судно новых людей просто некогда и некому учить», – сетует капитан.

Но это лишь вершина айсберга – есть ведь еще и сотни радиограмм и мегабайты электронных данных, отправленных в береговые службы по спутниковой связи, бесконечные звонки из моря для согласования и уведомления, уточнения и передачи данных в контролирующие органы. Как рассказали в «Океанрыбфлоте», счета компании за связь достигают миллионов долларов. И все эти затраты – для обеспечения тотального контроля за российскими судами, которые ведут промысел в российских же водах.

Опыт нашей страны в этом плане уникален, разводят руками капитаны, такого не встретишь больше нигде в мире.

Впрочем, на берегу ситуация не проще: рыбопромышленные предприятия вынуждены брать в штат специалистов, которые будут заниматься исключительно оформлением электронных документов в соот-

ветствующие органы и передачей килограммов бумажных копий – в подтверждение электронного формата тех же документов.

«К сожалению, отраслевое законодательство вместо оптимизации регулирования создает сегодня дополнительную загруженность прежде всего самих рыбаков, выходящих в экспедиции. Мы всегда были уверены, что капитан в море должен рыбу ловить, а сегодня он думает лишь о том, как бы успеть дать на берег телеграмму, какому ведомству отчитаться, когда принять на борт инспектора», – описывает реалии современной путины Евгений Новоселов.

Все это вкупе с большим пластом проблем, накопившихся в рыболовном законодательстве из-за неточных формулировок и неверных толкований, устаревших требований и вновь принятых безграмотных приказов, создает сложную и законодательно «зарегулированную» среду для работы предприятий.

Остается пожелать, чтобы настоящим рыбакам хватило закалки и характера без потерь преодолеть очередную вираж отраслевой истории и выйти на спокойную воду. **FN**

Маргарита КРЮЧКОВА

Евгений НОВОСЕЛОВ: УВЕЛИЧИВАЕМ ПРИСУТСТВИЕ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

В прошлом году «Океанрыбфлот» реализовал на внутреннем рынке более 60 тысяч тонн рыбопродукции. При этом предприятие продолжает находить решения, которые позволяют сделать его продукт еще более привлекательным для отечественного потребителя. Об этом в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал генеральный директор компании Евгений НОВОСЕЛОВ.

– Евгений Аликович, предприятие существует уже более полувека, как такие крупные организации удерживают позиции на рынке?

– В первую очередь это высокое качество нашего товара. Минтай, кальмары и сельдь добываются в Беринговом и Охотском морях и прямо из трала поступают на судовой завод, где превращаются в филе, фарш, консервы. Все натуральное, без каких-либо добавок и консервантов. Только экологически чистый продукт, произведенный и замороженный в море.

Но в любом случае, как рыбацкая компания, мы зависим от сырьевого обеспечения. Сегодня ресурсы позволяют нам работать достаточно эффективно. Наша продукция пользуется спросом и в России, и на мировом рынке, но главный рецепт успеха – это наши высокопрофессиональные экипажи, которые круглый год успешно осваивают выделенные объемы добычи и качественно перерабатывают улов. Для того чтобы обеспечивать промысел, мы поддерживаем в должном состоянии флот.

Естественно, для рыбаков важен вопрос стабильности. Мы должны понимать, что нас ждет, будут ли колебания ресурсной базы. Поэтому работу выстраиваем, ориентируясь на перспективу. Ошибки недопустимы, ведь действовать приходится в жестких экономических условиях. То же топливо стоит недешево, не говоря уже о больших экономических потерях из-за несовершенства законодательной базы.

– Каким флотом сейчас располагает «Океанрыбфлот»? Обновление судов – это часть программы по развитию компании?

– Сегодня у нас 13 рыбопромысловых судов и 5 транспортных. Одно судно – старейший и легендарный БМРТ «Борисов» – было списано совсем недавно, после охотоморской минтаевой путины. Прощаться с судами всегда грустно: это же уход целой эпохи, «Борисов» в советские времена избородил полмира. Но на смену старым судам придут новые. Мы сейчас реализуем программу обновления рыбопромыслового флота, чтобы повысить эффективность работы в море.

– Важно и то, как суда встречаются на берегу. Какие возможности здесь есть у «Океанрыбфлота»?

– У нас своя база технического обслуживания, это наша палочка-выручалочка, позволяющая готовить суда к работе прямо здесь, на Камчатке. Пока флот находится в море, на БТО наступает так называемый «нулевой цикл» – все приборы и механизмы приводят в полную готовность ко встрече судов. И когда траулеры возвращаются из долгой промысловой экспедиции, специалисты БТО за короткий период осуществляют их обслуживание, выполняют весь перечень работ, кроме доковых. Это прекрасный коллектив профессионалов, без которого нам просто не обойтись. У нас отличная ремонтная база, мы купили новые станки, поддержи-

ваем оборудование в хорошем состоянии, постоянно обновляем его, открываем новые цеха. На базе технического обслуживания у нас более двухсот человек – лучшие токари, электрики, сварщики, асы в своем деле.

– А как с портовым хозяйством?

– Часть причальной стенки мы арендуем, часть – приобрели в собственность. Сейчас готовим проектную документацию, на этот процесс и прохождение экологических экспертиз у нас уйдет, по предварительным оценкам, около двух лет. Причальная стенка 1969 года, мы будем ее полностью перестраивать. Когда документы будут готовы, займемся этой работой.

Такое хозяйство обеспечит нам новые возможности. Своя причальная стенка, БТО, материально-техническое снабжение позволят сократить затраты на обслуживание флота. Мы сможем обеспечивать его готовность в более короткие сроки и при этом, что важно, более качественно.

– Какие приоритеты у вас в кадровой политике? Что позволяет «Океанрыбфлоту» быть компанией, которая привлекает и удерживает кадры? Ведь у вас есть сотрудники, которые работают на предприятии практически всю жизнь, есть целые династии.

– Прежде всего, у нас полный социальный пакет. Выплачиваются отпускные, оплачивается проезд к месту работы для тех, кто живет за пределами полуострова.

Зарплата, я считаю, достойная, она примерно одинаковая на всех судах, с некоторыми вариациями в зависимости от специфики работы. Но многое зависит от капитана, его экипажа и от рыбацкой удачи, конечно. Стараемся обеспечить хорошее питание, достойные условия, чтобы люди трудились с полной самоотдачей.

Важнейшую роль, конечно, играет безопасность мореплавания и безаварийная работа в море. Каждый член экипажа постоянно проходит инструктаж по технике безопасности, ведь любой пароход – это сплошные механизмы, а значит, повышенный риск. Приоритет «Океанрыбфлота» именно люди, их безопасность и благополучие, так было и будет всегда.

– Иногда приходится слышать достаточно обидные для рыбака слова: мол, что такое поймать рыбу – это же не поле засеять и собрать урожай. Мне кажется, что работу в море недооценивают.

– Труд рыбака тяжелый и опасный. Работа, которой люди отдают все силы. Поэтому отзываться о ней с таким пренебрежением и неуважением могут только те, наверное, кто не знает, как даются уловы. Но Камчатку издавна называют рыбацким краем: у нас тут целые династии рыбаков, и очень мало семей, где нет хотя бы одного моряка. Так что большинство камчатцев знает, что такое долгий промысловый рейс и нелегкий рыбацкий труд вдали от дома.

– В отрасли говорят о том, что выходит большой объем изменений законодательства. Люди сетуют, что просто не успевают читать и анализировать такой поток документов.

– Действительно, следить за всем этим количеством документов – просто непосильная задача. Объем изменений правил рыболовства сейчас больше, чем когда-то были сами правила. Сейчас вышла новая редакция для Дальневосточного бассейна. Причем иногда возникают вопросы к качеству разработки. А если на стадии подготовки правил не увидеть ошибку и выпустить документ, это впоследствии отразится на рыбаке, ведь контролирующие органы читают то, что написано. И не всегда формулировки отвечают реальной ситуации.



Евгений НОВОСЕЛОВ, генеральный директор ПАО «Океанрыбфлот»

На сегодняшний день все настолько «зарегулировали», что у капитана голова болит не о том, как поймать рыбу, а о том, как ненароком не нарушить правила рыболовства. Для исполнения законодательства, касающегося государственной границы, у нас судно подало в адрес пограничного управления 170 радиограмм! При этом работало оно в территориальных водах и исключительной экономической зоне РФ, с российским экипажем – ни одного иностранца на борту! В иностранные воды и зарубежные порты не заходило.

Мы на связь тратим два миллиона долларов. Надо связываться с пограничниками, проверять, дошло ли сообщение о пересечении границы. Если оно не прошло – огромный штраф.

Для того чтобы флот мог выходить в море, мы вынуждены были нанять сотрудника, который отправляет документы в электронном виде. Только по одному судну на такую отправку уходит до двух часов. Для чего это делается?

В закон о госгранице внесли изменения. В результате, если раньше при неблагоприятных гидрометеорологических условиях можно было перегружать в «районах укрытия» в территориальных водах рыбопродукцию, то теперь такая возможность осталась только для уловов водных биоресурсов. Непонятно, чем в этом случае продукция отличается от свежей рыбы? Почему сделано такое исключение?

Суда, которые работают на промысле кальмара, чтобы заправиться,

вынуждены следовать Четвертым Курильским проливом до Петропавловска-Камчатского – это ровно 36 часов. Только в районе Петропавловска мы имеем право принять бункер, дальше – запретная зона по охране морских млекопитающих. Ограничения установлены приказом еще советского периода. Мы уже много лет пытаемся добиться разрешения проходить через Первый Курильский пролив, но какие бы убедительные доводы ни приводились, запрет не снимается, несмотря на явную надуманность проблемы.

– В стране объявлена реформа контрольно-надзорной деятельности. Требования в рыбной отрасли надо серьезно проанализировать?

– Да, планируется использовать «регуляторную гильотину», и для рыбной отрасли это тоже актуально. Нам приходится выполнять избыточные требования. Судно забирает инспектора, у него указание: шесть часов проверять. Все это время он осуществляет проверку, только потом мы получаем добро на перегруз. А ведь во время промысла каждый час дорог. Почему бы не поступать иначе: проверять судно, пока идет перегруз? Тысяча тонн перегружается 36 часов. Потом эту же рыбу мы доставляем в российский порт, там ее оформляем, а если выгружаем, то опять же в присутствии инспектора.

Требования транспортной безопасности к рыбопромысловому флоту завышены. В Росрыболовстве уже говорили об этой проблеме и о необходимости изменений. Так что тщательный анализ регулирования в рыбной отрасли нужен.

– Острой темой в отрасли остается перераспределение квот на аукционах. Что вы думаете по этому поводу?

– Для настоящих рыбаков аукционы губительны. Может быть, такая схема хороша для олигархов, желающих сейчас войти в рыбный бизнес, но она разорительна для предприятий, которые занимаются промыслом долгие годы. Нашей компании, например, 50 лет, рыболовецкий колхоз им. Ленина отметил 90-летний юбилей. Мы всю жизнь ловим рыбу. Покажите мне, обращающаяся к мировому опыту, где аукционы – это хорошо? Везде работает исторический принцип: в США, Норвегии, Исландии и т.д.

Мы уже проходили через продажу квот на торгах. На Камчатке Тралфлот по кускам растащили, хотя это предприятие добывало 600 тыс. тонн, там работало 9 плавбаз и плавзаводов.

Говорят о налоговой отдаче от отрасли, но мы платим налоги. В 2018 году от предприятий поступило практически 27 млрд рублей – это на 8,3% больше показателя 2017 года.

Компании в свое время купили крабовые доли на торгах, вложились во флот, еще не выплатили кредиты. А у них отберут 50% квот – конечно, это губительно.

Росрыболовство заявляет, что аукционы будут только по крабу, однако в дорожной карте по развитию конкуренции мы видим совершенно другое – в итоге заберут все.

– Вы уже упомянули, что бизнес требует тщательного планирования. Как выстроить в таком случае стратегию деятельности для предприятия, особенно в условиях зависимости от сырьевой базы, когда многое определяет природа?

– Мы работаем в разрешенные периоды в разрешенных районах промысла, соответственно, компания делает производственные планы под квоты вылова, которыми располагает, на год вперед. Это позволяет составлять график: когда суда будут ремонтировать; когда, в какой район и на освоение какого вида водных биоресурсов пойдет флот.

Работу мы планируем таким образом, чтобы суда были загружены, потому что люди должны получить достойную заработную плату. Труд на промысле нелегкий, на протяжении 150-160 судосуток человек находится среди одних и тех же людей, в замкнутом пространстве, не говоря уже о специфике самой работы. Хороший заработок – фактор, который напрямую влияет на стремление человека остаться в компании. А 100% успеха работы предприятия зависит именно от людей.

Я работаю генеральным директором «Океанрыбфлота» уже больше десяти лет, и первый вызов для меня был, когда один из капитанов сообщил, что к нему на судно пришло всего пять человек. Потому что была выстроена такая политика: принимать только жителей Камчатки, среди них далеко не все хотели трудиться в море. Мы уже говорили:

труд рыбака не из легких, не каждый к нему готов. Но теперь мы принимаем людей из разных регионов, главное, чтобы у них было стремление работать.

– В основном сюда приезжают из западной части страны?

– По большей части да. Конечно, очень печально это видеть, потому что раньше Камчатка славилась своими профессионалами в рыбной отрасли, но многие из них уехали. У нас около 25% местного контингента, остальные – приезжие.

– Для оценки сырьевой базы важно научное обеспечение промысла. «Океанрыбфлот» участвует в программе организации присутствия научных наблюдателей в охотоморской экспедиции. Работа успешна?

– Конечно, мы сотрудничаем с учеными. Куда же без науки? Мы всегда предоставляем на наших судах места специалистам ТИНРО, КамчатНИРО, занимающихся наблюдениями. Ведь мы в работе опираемся на их данные, потому что заинтересованы в них.

– А тех прогнозов, которые готовят ученые, достаточно?

– Наука работает при тех возможностях, которые у нее есть. Прогнозы понятны. Освоение «Океанрыбфлотом» разных объектов промысла составляет 99,9%.

Единственное исключение – ситуация с промыслом минтая. Сейчас предлагается увеличить общий допустимый улов минтая в северной части Охотского моря на 2020 год. Между тем начальный период минтаевой экспедиции был достаточно сложным. Скопления были разрозненными, уловы – нестабильными и низкими, и все это продолжалось около 30 дней. Может быть, ситуация на промысле связана с тем, что в Охотском море была сложная ледовая обстановка, стояли сильные морозы – мы не могли попасть в традиционные районы промысла.

Исходя из этой ситуации, мы с опасением смотрим на планы поднять ОДУ. Но, конечно, будем ждать, что скажет наука.

Сегодня мы изучаем перспективы добычи сардины-ивасы и скумбрии. В прошлом году отправляли на промысел первое судно, отработали достаточно успешно. Сейчас рассматриваем возможности

использования новых орудий лова, которые были бы более экономически эффективны. В 2021 году, когда к нашему флоту присоединится новое судно, рассчитываем показать себя на промысле этих перспективных объектов.

– То есть интерес к иваси и скумбрии у рыбаков есть?

– Конечно. Это дополнительный вид промысла и дополнительные объемы к нашему ресурсу. Причем сардина-ивасы и скумбрия – объекты, для которых не устанавливается ОДУ. Так что их промысел нам интересен. В нынешнем году планируем выставить уже два или даже три судна – посмотрим, как будет идти выборка квот.

– Продукцию «Океанрыбфлота» легко найти на рыбных прилавках Дальнего Востока. Какой объем вашей продукции продается в России?

– В 2018 год мы поставили на внутренний рынок свыше 60 тыс. тонн рыбопродукции. В том числе более 8 тыс. тонн филе сельди, более 1,8 тыс. тонн очищенного кальмара в индивидуальной упаковке, более 6 тыс. тонн филе минтая.

Около 45% готовой продукции идет на внутренний рынок, а если учитывать сырье, то это распределение 50% на 50%.

Вообще мы каждый год увеличиваем производство филе минтая для российского рынка в потребительской упаковке. Рост ежегодно на 10-17%. В прошлом году начали выпускать продукцию в упаковке по 600 граммов, при производстве такого товара больше трудозатрат, но для хозяек такие порции удобнее.

– То есть рынок постоянно требует поиска новых форм?

– Да, требуются постоянные изменения. Хотя особенности судовой переработки, безусловно, не позволяют после определенных пределов расширять ассортимент. Зато заморозка в море – показатель качества.

– Классический промысел дикой рыбы в экологически чистых районах – ваша специализация.

– Конечно, из высококачественного сырья мы производим хорошую продукцию, используя в том числе и возможности глубокой переработки на судах. FN

РЫБОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЕ ОБОРУДОВАНИЕ LAN FOODTECH

НАШИ РЕШЕНИЯ ПРЕВЗОЙДУТ ВАШИ ОЖИДАНИЯ

Lan Foodtech – китайская компания, специализирующаяся на производстве оборудования для пищевой промышленности. Техника Lan Foodtech выходит под брендами Lan Foodtech, Wolf King, Maxfreezer, Powertech.

Команда профессионалов обеспечивает полный цикл производства – начиная с проектирования и заканчивая изготовлением сложных технологических линий и сервисным обслуживанием.

Более чем 20-летний опыт работы, использование передовых зарубежных технологий и собственных изобретений гарантируют безупречное качество оборудования Lan Foodtech, его высокую надежность и соответствие санитарным стандартам HACCP.

Lan Foodtech предлагает рыбопереработчикам как комплексные решения в виде готовых технологических линий, так и отдельные установки для выполнения тех или иных

операций с сырьем и полуфабрикатами: заморозка (в том числе быстрая), обжарка, панировка, филетирование, шелушение, обесшкуривание, придание формы, упаковка, а также поддержание необходимого температурного режима в складских помещениях и трюмах.

Наша миссия – поставить клиентам качественное оборудование и обеспечить его профессиональное обслуживание.

ЦЕХ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ МИНТАЯ

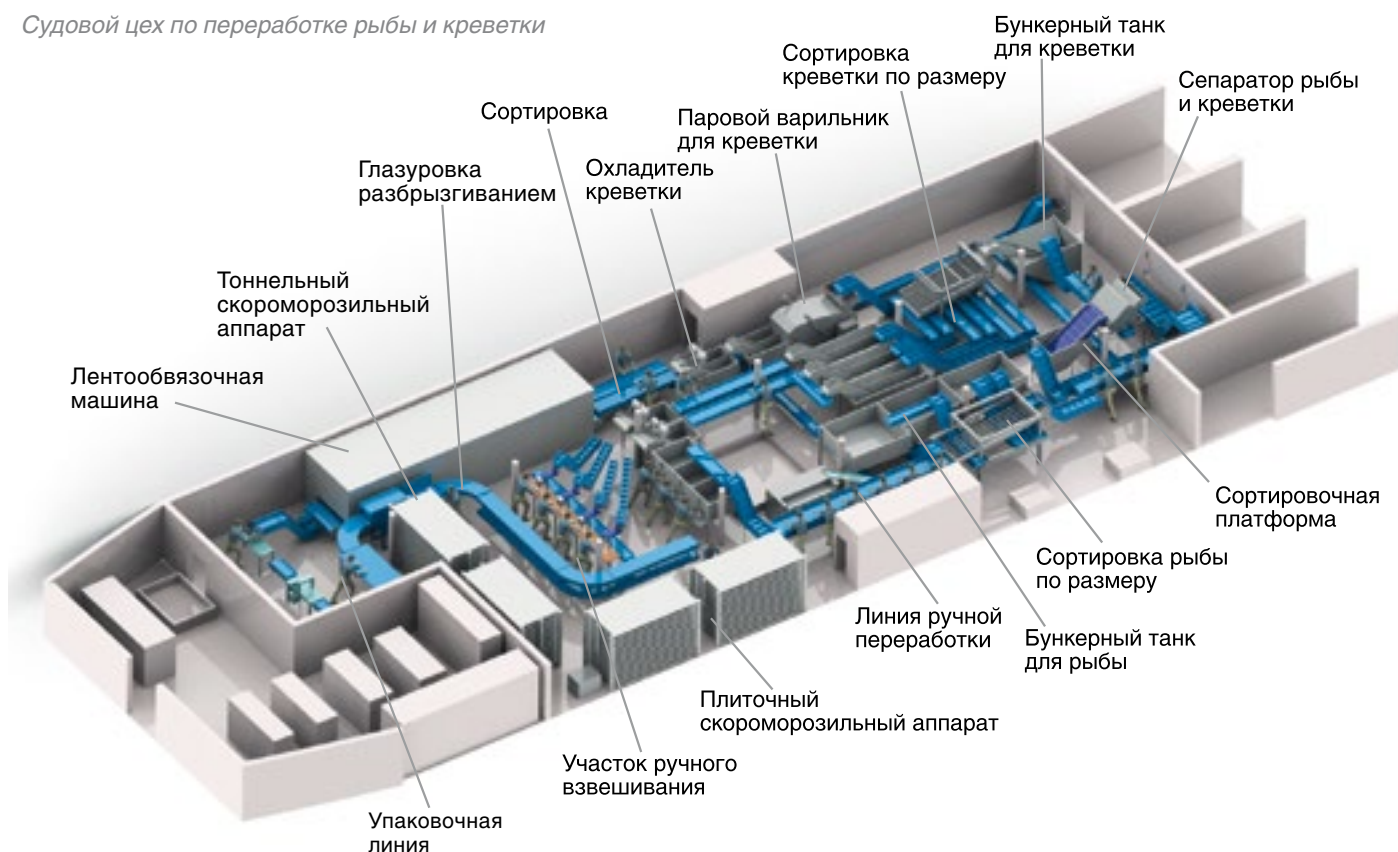
Готовая технологическая линия по переработке минтая для судов или береговых рыбоперерабаты-

вающих заводов может включать линию подачи сырья перед дефростацией, линию дефростеров, морозильные шкафы и установки для воздушной заморозки, филетировочные машины, упаковочную линию, конвейеры и другое сопутствующее оборудование.

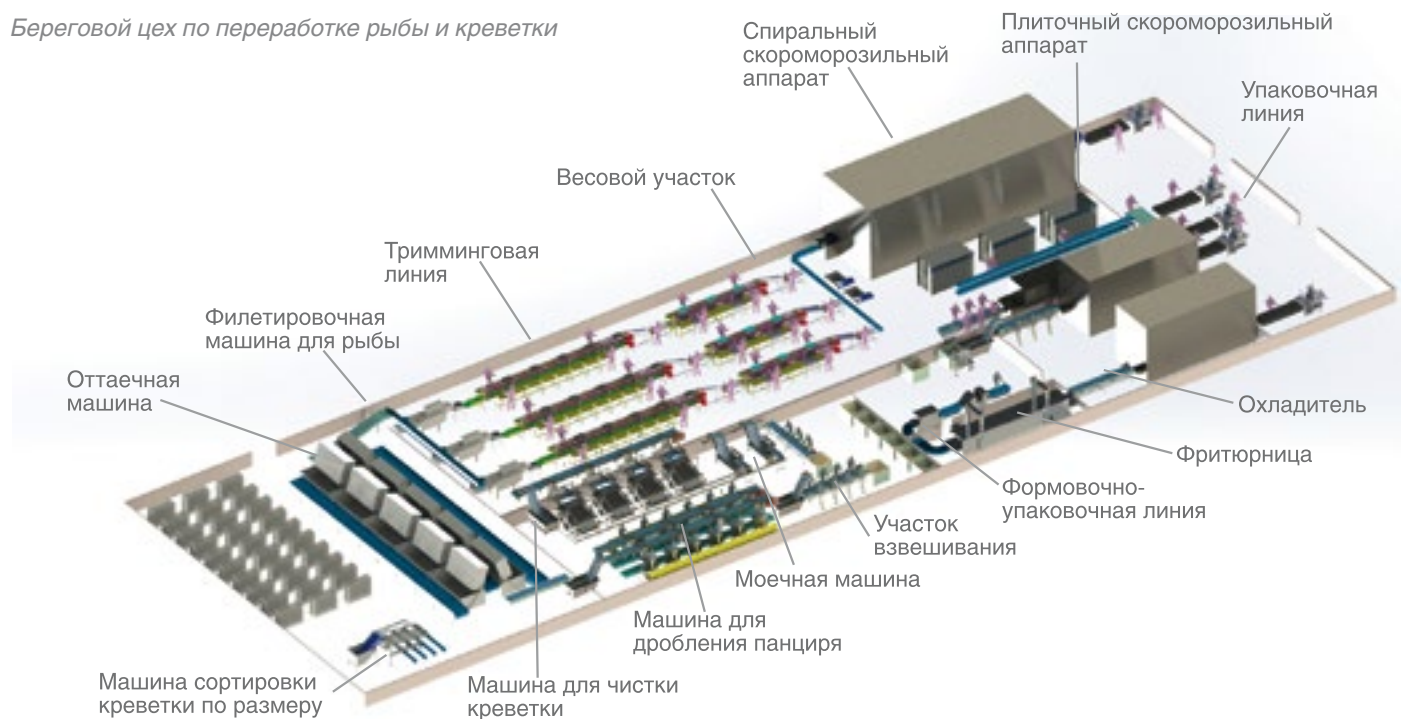
На линии дефростации предусмотрен автоматический контроль размораживания. Сама дефростация производится по щадящей технологии, когда в ванну, наполненную водой, подается воздух. Такой подход позволяет не допустить потери качества сырья вследствие резкого перепада температур.

После дефростации минтай в автоматической линии сортирует-

Судовой цех по переработке рыбы и креветки



Береговой цех по переработке рыбы и креветки



ся по весу и подается в филетировочные машины для разделки на филе (отходы отделяются), а затем направляется на шкуроемную машину. По необходимости возможно ручное филетирование.

После обесшкуривания филе подается на линию контроля, где происходит проверка и сортировка. На этом этапе производится зачистка филе от посторонних включений.

На следующем этапе филе проходит заморозку в плиточных морозильных аппаратах либо штучную заморозку в туннельном аппарате. После глазирования филе поступает для ручной укладки в коробки и далее на автоматическую линию упаковки коробок.

ЛИНИЯ ПО ШЕЛУШЕНИЮ КРЕВЕТКИ

Полностью автоматическая линия включает различные агрегаты и позволяет получать на выходе готовую товарную креветку с головой или обезглавленную, а также дробленые панцири. В процессе переработки в автоматической линии креветка проходит процессы предварительной очистки, сортировки, обезглавливания (по необходимости), шелушения, сортировки, полной очистки, дробления панциря и контроля качества.

Линия отличается надежностью, экономичностью и завоевала популярность у переработчиков морепродуктов.

ФИЛЕТИРОВОЧНАЯ МАШИНА

Машина предназначена для промышленной разделки рыбы. Использование передовых технологий и высокий уровень автоматизации позволяют обеспечить экономичность и компактность производства при высокой производительности. Филе, изготовленное на оборудовании Lan Foodtech, отличается высоким качеством и удобством для дальнейшей обработки.

ШКУРОСЪЕМНАЯ МАШИНА

Автоматизация процесса обесшкуривания обеспечивает высокую производительность технологической линии и отличное качество филе.

СПИРАЛЬНЫЙ СКОРОМОРОЗИЛЬНЫЙ АППАРАТ

Используемая в этой установке технология позволяет быстро замо-



Производственные мощности



Спиральная морозильная установка

раживать рыбную продукцию. Спиральный скороморозильный аппарат идеально подходит в качестве одного из узлов автоматизированной линии для глубокой переработки.

Аппарат прост в управлении, позволяет выбирать оптимальный режим выпуска продукции, обеспечивает высокую санитарную безопасность производства. Уникальная система размораживания воздуха ADF повышает эффективность и увеличивает срок эксплуатации оборудования.

СКОРОМОРОЗИЛЬНЫЙ АППАРАТ ДЛЯ ШТУЧНОЙ ЗАМОРОЗКИ

Отличается высокой производительностью. Система предусматривает большой диапазон настроек процесса заморозки. Конструкция корпуса обеспечивает высокую санитарную безопасность продукции. Удобен для мойки и обслуживания.

ТУННЕЛЬНЫЕ МОРОЗИЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Универсальные аппараты для поточного замораживания ры-

бопродукции в потоке холодного воздуха. Используются как часть технологической линии. Предлагаются аппараты с горизонтальными либо вертикальными воздушными потоками. Позволяют регулировать время заморозки.

ТУННЕЛЬНЫЙ МОРОЗИЛЬНЫЙ АППАРАТ ШОКОВОЙ ЗАМОРОЗКИ

Низкотемпературные воздушные потоки и циркуляция воздуха настроены на сверхбыструю заморозку. Технология обеспечивает отсутствие больших кристаллов льда в продукции, обеспечивает высокие потребительские качества. Аппараты компактны и экономичны.

ПЛИТОЧНЫЕ МОРОЗИЛЬНЫЕ ШКАФЫ

Предусмотрены морозильные шкафы как вертикальной, так и горизонтальной заморозки для выпуска продукции в блоках. Исполнение горизонтальных плиточных морозильных агрегатов, ком-

прессорной станции позволяет получать качественные мороженые блоки филе и фарша, соответствующие европейским стандартам.

ХОЛОДИЛЬНО-КОМПРЕССОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Предназначено для поддержания отрицательных температур в складских помещениях и трюмах. По выбору заказчика может работать на аммиаке, фреоне или углекислоте. Возможны различные варианты установки и комплектации, предусмотрена диверсифицированная система контроля работы. Отличаются высокой надежностью.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПАНИРОВКИ, ОБЖАРКИ И ИЗГОТОВЛЕНИЯ ПОЛУФАБРИКАТОВ

– Установка для приготовления рыбопродукции на пару.

– Установка для обжарки продукции.

– Автоматическая линия по изготовлению полуфабрикатов, позволяющая придавать им форму, отбивать и панировать. По желанию заказчика к этой линии можно подключить оборудование для обжарки, заморозки и упаковки. □

Адрес компании в КНР:
No. 688, Xingfu Road, Gangzha District, Nantong City, Jiangsu, China

Powertech address: No. 8, Yongfu Road, Gangzha District, Jiangsu, China

Office address: No. 558, Jianghai Avenue, Room 1101, Hongming Mall, Gangzha District, Nantong City, Jiangsu, China

Tel: 0513-81180012

Tel: 0513-81022522

Cel: +86 13912288399

Service hotline: 400-811-59-89

e-mail: info@lanfoodtech.com
www.wolfkingtech.com
www.ptmcn.com
www.lanfoodtech.com

Представительство в России:
690091, Владивосток,
ул. Алеутская, 156, офис 309
Тел.: +7 (423) 249-52-91,
+7 902 55-76-315
e-mail: ru@lanfoodtech.com



Морозильный шкаф

Маргарита КРЮЧКОВА

ИНВЕСТКВОТЫ С СЮРПРИЗОМ

Компания «Витязь-Авто» построила на Камчатке современный береговой завод и включилась в программу инвестиционных квот. Однако пионерам пришлось нелегко.

ЯРКИЙ ВЭФ

Ежегодно Восточный экономический форум показывает, за какими отраслями в регионе будущее. Высоким российским и иностранным гостям демонстрируют инвестиционные проекты, которые воплощает в жизнь бизнес на Дальнем Востоке.

Представляет свои возможности и рыбохозяйственный комплекс. В 2018 году в павильоне Росрыболовства крупнейшие компании отрасли показывали и рассказывали, как они обновляют флот и развивают береговую переработку. Обходя «Улицу Дальнего Востока», в «Русском рыбном доме» побывали президент России Владимир ПУТИН и китайский лидер СИ Цзиньпин.

Макеты новейших судов и масштабных береговых комплексов, морские деликатесы, которыми дальневосточные рыбаки радуют российских и зарубежных покупателей, – здесь было на что посмотреть и что попробовать.

Большой интерес вызвал проект, который камчатское ООО «Витязь-Авто» реализует в селе Устьевое Соболевского района: возле макета берегового завода почти все время были гости, представитель компании рассказывал им о береговом комплексе и планах по развитию.

ХОРОШИЙ СТАРТ

К началу реализации нового инвестиционного проекта у «Витязь-Авто» уже был опыт эксплуатации шести перерабатывающих заводов на Западной Камчатке. В 2017 году в интервью Fishnews руководство компании отмечало: важно обеспечить береговые предприятия сырьем. Такие фабрики не только выпускают



На Восточном экономическом форуме гендиректор «Витязь-Авто» Алекс РАМАНАУСКАС представил проект завода в Устьевом главе Росрыболовства Илье ШЕСТАКОВУ

востребованную продукцию на внутренний и внешний рынок, но и помогают поддерживать жизнь в отдаленных селах и поселках.

Как раз тогда правительство приняло решения, необходимые для запуска механизма инвестиционных квот вылова. При этом власти заявили: новый инструмент призван стимулировать обновление основных фондов отрасли, обеспечить приток инвестиций.

Правительство решило поддержать стремление предприятий развивать переработку. Пользователи водных биоресурсов откликнулись на такой сигнал государства, решившись на серьезные финансовые вложения.

«Когда вышли постановления правительства об инвестиционных квотах, первое впечатление было, что все ориентировано на предприятия, имеющие крупнотоннажный

флот с возможностью переработки на борту, – вспоминает генеральный директор «Витязь-Авто» Алекс РАМАНАУСКАС. – Для объекта инвестиций типа «М» – берегового завода большой мощности – предусматривается выделение квот добычи минтая во всех основных промысловых районах, а также сельди в Северо-Охотоморской подзоне. С крупнотоннажным судном ты мобилен и можешь осваивать квоты везде. В случае с береговым заводом ты волей-неволей привязан к определенным местам. В нашем случае это Соболевский район, граница Западно-Камчатской и Камчатско-Курильской подзон».

При получении квот на инвестиционные цели пользователь принимает на себя ряд обязательств. В том числе по ежегодной переработке определенного объема уловов водных биоресурсов на береговом заводе –

объекте инвестиций. В феврале 2018 года в правовую базу были внесены изменения, призванные сделать механизм более гибким. Теперь в зачет могут идти объемы, освоенные не только по инвестквоте, но и по квотам для промышленного и прибрежного рыболовства.

«Когда вышли эти изменения, у нас появилось право выполнять обязательства с учетом другого вида квот. После этого участие пользователей, ориентированных на береговую переработку, в программе инвестиционных квот стало возможным», – отметил руководитель предприятия.

Компания «Витязь-Авто» обратилась к специалистам, чтобы они подготовили бизнес-модель проекта, изучили возможности переработки и доставки уловов, возможное развитие событий на рынке, ведь предполагается сбыт немалых объемов филе и фарша.

«В итоге мы решили использовать инструмент инвестиционных квот и подать заявку с объектом инвестиций типа «М». Это завод большой мощности, способный выпускать не менее 100 тонн продукции глубокой переработки и не меньше 20 тонн продукции из отходов переработки», – напомнил Алекс Раманаскас.

ООО «Витязь-Авто» приняло участие в первой же заявительной кампании по инвестиционным квотам – уже в мае 2018 года был подписан договор о закреплении и предоставлении доли квоты вылова.

Компания изучила все возможности для успешной реализации проекта и стала резидентом территории опережающего развития «Камчатка»: к тому времени режим ТОР как раз распространили на Соболевский район.

«Старт у нас был хороший. Мы бросили все силы на строительство завода, на закупку оборудования. Сразу же заключили контракт с производителями машин Baader, заказали рыбомучную установку по последнему слову техники», – рассказали в компании.

ГДЕ ВСТРЕЧАЮТСЯ УЛОВ И ПЕРЕРАБОТКА

Новое предприятие в Устьевом – это целый комплекс, состоящий из трех зон: жилой, производственной и складской. Общая площадь – 26 тыс. кв. метров.

Первая задача – обеспечить условия для проживания и отдыха со-



Задействовать производство под инвестквоты рыбопромышленники планировали уже в 2019 году



трудников, ведь работа на путине требует немалых усилий. Конечно, общежитие уже есть, но в дальнейшем планируется построить более благоустроенное жилье.

Также для персонала – двухэтажный административно-бытовой комплекс. На первом этаже находится раздевалка, оборудован санпропускник – все отвечает установленным требованиям. Есть автономная бойлерная, прачечная. На втором этаже – столовая, готовая принять одновременно 100 человек.

Дальше – производственная зона. Это сам завод – от приемки до выхода готовой продукции, а также объекты, обеспечивающие его работу: машинное отделение, два холодильника для хранения готовой продукции, рассчитанные суммарно на 2 тыс. тонн. Причем уже есть проект по расширению до 3 тыс. тонн.

Отдельно остановимся на «начинке» самого завода. Начинается все с приемки сырца. Рыба на переработку может поступать двумя способами: на автомобильном транспорте в коробах или с моря через насосную станцию. В приемные бункеры подается лед – это позволяет лучше сохранить сырье.

Оборудование обеспечивает разные виды разделки. Можно выпускать неразделанную рыбу, потрошенную с головой и без головы,

филе, стейки. Филейный цех включает три машины Baader-212, также закуплены две фарш-машины Baader-601. Таким образом, для производства продукции глубокой переработки задействовано самое современное оборудование.

Мощность заморозки – 150 тонн в сутки. Для упаковки установлено две линии, т.е. осуществлять ее можно в два потока. Готовая продукция отправляется в камеру хранения, оттуда по морю доставляется в пункты назначения.

Мощность по выпуску готовой продукции глубокой переработки – более 100 тонн в сутки. Новый завод ориентирован на безотходное производство: в прошлом году построен цех РМУ. Рыбомучная установка позволяет выпускать 30 тонн готовой продукции в сутки, есть возможность принимать отходы производства и от сторонних предприятий.

Таким образом, возможности завода даже превосходят требования, которые предусмотрены постановлением для получения квот.

Предприятие полностью автономно: есть мощности для обеспечения его электроэнергией, скважины, склад ГСМ.

В прошлом году приступили к строительству гаража, он сможет одновременно обслуживать шесть единиц техники, в том числе тяжелой. Закуплено оборудование для строительства очистных сооружений.

Организовать производство с инженерной точки зрения помогли партнеры, сотрудничество с которыми проверено уже не в одном проекте. Опыт и знания вложил в создание нового завода и его директор Илья АНГРИКОВ.

Преимущество нового производства в том, что оно работает с охлажденным сырцом, доставлен-

ным прямо с моря. Благодаря этому потребитель может по достоинству оценить вкус и полезные свойства дальневосточной дикой рыбы. На государственном уровне, кстати, заявляют, что всячески поддерживают работу с охлажденным, свежим сырьем – в прошлом году Министерство сельского хозяйства РФ внесло в правила рыболовства изменения, облегчающие учет для судов, которые доставляют уловы в таком виде.

«Места лова и переработки должны пересечься. И чем раньше это происходит, тем качественней получается продукция», – уверен Илья Ангриков.

Оборудование по переработке лососевых испытали уже в путину 2018 года. Новое производство показало хорошие результаты. С оснащением, системами водо-, электроснабжения никаких проблем не возникло, рассказал директор завода.

ИНВЕСТИЦИИ ЛЮБЯТ ОПРЕДЕЛЕННОСТЬ

В июне 2017 года проект «Витязь-Авто» в Устьевом признан особо значимым инвестиционным проектом Камчатского края. Рассчитывать на такой статус могут только инициативы, соответствующие целому ряду условий: это одобрение муниципальных властей, определенный объем инвестиций, финансовая эффективность, отдача для бюджета и социальной сферы. Проект должен отвечать стратегии социально-экономического развития Камчатки.

Как отмечали в региональном агентстве инвестиций и предпринимательства, ожидаемые налоговые поступления в консолидированный бюджет края от инициативы, которую «Витязь-Авто» реализует в Устьевом, за пять с половиной лет составят 51,6 млн рублей.

Статус особо значимого инвестиционного проекта позволяет получать поддержку из краевого бюджета. Содействие на местном уровне значимо и необходимо. Но нужно, чтобы перерабатывающая база была обеспечена сырьем в тех объемах, на которые компания рассчитывала, когда вкладывала деньги в завод, подчеркнули в «Витязь-Авто».

Проект прежде всего рассчитан на переработку белорыбицы: такая сырьевая база позволит задействовать производственные мощности с

марта по октябрь. Работа на лососе занимает гораздо меньше времени.

По правилам, установленным на федеральном уровне, участник программы инвестиционных квот получает возможность осваивать ресурс только после ввода объекта инвестиций в эксплуатацию. Камчатские компании первыми заявили о готовности своих береговых заводов, но результат не обрадовал.

В ноябре комиссия, состоящая из представителей Минпромторга, Минвостокразвития и Росрыболовства, провела выездную проверку берегового комплекса «Витязь-Авто» в Устьевом. Однако когда вышел приказ о распределении квот по пользователям на 2019 год, компания поняла, что ожидаемых объемов не получает.

Когда Fishnews обратился с редакционным запросом по этой проблеме в Росрыболовство, ведомство сообщило, что не подтверждено соответствие объекта инвестиций ранее одобренному инвестиционному проекту. При этом в федеральном агентстве сослались на протокол межведомственной комиссии.

В «Витязь-Авто» особо отмечают, что об отрицательном решении узнали только из приказа о распределении квот: о своих замечаниях комиссия рыбопромышленникам не сообщила, официально акта о результатах проверки компания не получала. Механизму контроля реализации инвестиционного проекта не хватает прозрачности, считает Алекс Раманаускас.

В марте проблемы, связанные с реализацией программы инвестквот, обсуждались на заседании правительственной подкомиссии, которую возглавляет вице-премьер – полномочный представитель президента в ДФО Юрий ТРУТНЕВ. Он дал поручение усовершенствовать механизм.

Из выступления Юрия Трутнева можно сделать вывод, что цель государственных органов, регуляторов – сделать режим предоставления инвестиционным квот максимально понятным, лишенным избыточных административных барьеров, рассказал гендиректор компании.

О необходимости внести изменения в правовую базу по инвестиционным квотам заявили и в Росрыболовстве. В решении проблем инвесторов участвуют власти Камчатского края.

Решив присоединиться к программе инвестквот, ООО «Витязь-Авто» обратилось за банковской гарантией на сумму 900 млн рублей. При нынешних условиях – с возможностью лишиться квот, предъявить гарантию к исполнению – государство полностью застраховало себя от злоупотреблений со стороны предпринимателей, полагают в компании.

Подчеркнули рыбопромышленники и то, что все этапы реализации инвестиционного проекта легко отследить даже по документам: от приобретения и таможенного оформления оборудования до его доставки на завод.

Для того чтобы воплотить проект в жизнь, потребовалось проделать огромный объем работы. Построены причальные сооружения в Устьевом, оборудована насосная станция для подачи сырца на завод. Обучены специалисты для эксплуатации машин по производству филе. Общий объем инвестиций оценивается более чем в 600 млн рублей.

Уже в 2019 году компания рассчитывала приступить к освоению инвестиционных квот вылова. Исходя из этого рассчитывалась рентабельность производства, недополученная сырьевая база для предприятия – это упущенная выгода.

Реализация проекта важна для муниципального образования. «Мы ждали, когда этот завод заработает на полную мощность», – рассказал глава Соболевского района Василий КУРКИН. Он отметил, что получение инвестиционных квот позволит задействовать производственную базу на более длительный период года, обеспечит создание новых рабочих мест.

За ситуацией вокруг предоставления инвестиционных квот компании «Витязь-Авто» и еще одному камчатскому участнику программы – «Укинский лиман» – следят и на других предприятиях. Рыбопромышленники отмечают: опыт коллег их весьма встревожил.

«У нас не “бумажный” завод, это реальный комплекс, который оснащен по последнему слову техники, с огромным запасом мощности, с возможной перспективой развития», – подчеркнул Алекс Раманаускас.

У компании есть и планы по дальнейшему развитию береговой базы, главное – чтобы государство выполнило свои обязательства перед инвесторами. **FN**

SMART PACKAGING SOLUTIONS NV

ПРОЧНАЯ ИННОВАЦИОННАЯ КАРТОННАЯ УПАКОВКА ЕВРОПЕЙСКОГО КАЧЕСТВА

Бельгийская компания Smart Packaging Solutions NV – ведущий мировой производитель упаковки из твердого картона. Компания входит в концерн VPK Packaging Group, являющийся лидером в мире по производству картона и всего ассортимента упаковки из бумаги и картона.



Smart Packaging Solutions NV управляет тремя высокотехнологичными заводами в Бельгии и Нидерландах суммарной мощностью 155 тыс. тонн картона в год.

Мы производим и продаем по приемлемым ценам высококачественную упаковку ведущим производителям свежей и замороженной продукции из мяса птицы, свинины, говядины и рыбы в 20 странах мира. Нашей упаковкой пользуются практически по всей Европе, а также в государствах Северной и Южной Америки, Азии (Япония, Китай, Таиланд) и Африки.

ПОЧЕМУ РЫБАКИ И РЫБОПЕРЕРАБОТЧИКИ ВЫБИРАЮТ НАС?

Упаковка **Smart Packaging Solutions NV** обеспечивает сохранность продукции при транспортировке. Она удобна и экономична благодаря применению самых современных технологий.

■ **Инновационные решения.** Используя их, мы производим картон более тонкий, чем гофра других компаний. Имея высокие функциональные качества, упаковка **Smart Packaging Solutions NV** занимает на 70% меньше места на складах и в трюмах. Еще один плюс тонкости нашего картона – экономия времени при заморозке. Так, филе пелагической рыбы замораживается на 12 часов быстрее, что позволяет значительно сэкономить и повышает эффективность производства.



■ **Максимальная прочность.** Высокая плотность картона обеспечивает исключительную жесткость упаковки для надежной защиты продукции. Обычно на паллет грузят не более 400-600 кг продукции в гофротаре, чтобы не повредить ее. Используя нашу упаковку, вы сможете погрузить на паллет 1 тонну продукции, не опасаясь, что картон порвется или помнется.

■ **Высокая водостойкость.** Благодаря повышенной (по сравнению с гофрой) водостойкости жесткий картон **Smart Packaging Solutions NV** прекрасно подходит для хранения продукции в холодильных складах и морозильных камерах и хорошо выдерживает перевозки в рефрижераторных транспортных средствах. Картон сохраняет свою структуру при контакте с жидкостью, не размягчается и обеспечивает высокую степень защиты продукции.

■ **Креативный функциональный дизайн.** Исключительно гладкая поверхность нашего картона позволяет наносить печать флексографским и офсетным способом. Полноформатная цветная печать дает потребителю максимум информации о продукции и служит прекрасным инструментом для маркетинга и рекламы.

■ **Безопасность.** Упаковка **Smart Packaging Solutions NV** производится в соответствии со всеми действующими нормами пищевой безопасности и гигиеническими предписаниями в отношении продуктов питания. □

Контактная информация:

Sergei Dratsenko
 Oude Baan 120
 B-9200 Dendermonde
 Tel: +372 553 4911
 e-mail: sergei.dratsenko@smartpaso.com

Johan De Neef
 Managing Director
 Tel: +32 475 49 02 60
 e-mail: johan.de.neef@smartpaso.com

smart-packaging-solutions.com



Наталья СЫЧЁВА

ИНВЕСТПРОЕКТ «КАМЧАТТРАЛФЛОТА» – ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН КАМЧАТСКИЙ КРАЙ ПРИРАСТАЕТ СОВРЕМЕННЫМИ РЫБОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

В этом году на Камчатке начнет работу новое рыбоперерабатывающее производство. Завод, который строит компания «Камчаттралфлот» в рамках программы инвестиционных квот, станет самым современным и мощным среди средних и малых предприятий полуострова. Объем капитальных вложений в проект, который удастся завершить на год раньше запланированного, составляет 2 млрд 300 млн рублей.

ИНВЕСТИЦИИ В БЕРЕГ

Подписание договора между «Камчаттралфлотом» и Росрыболовством по строительству инвестиционного объекта типа «М» состоялось в первую волну распределения инвестквот – в мае 2018 года. Инвестор взял на себя обязательства по запуску в Петропавловске-Камчатском, на площадке в бухте Моховой, рыбоперерабатывающего завода большой мощности. После сдачи производства компания рас-

считывает получить доли квот минтая и сельди.

Строительство развернули сразу после получения разрешения: 1 апреля 2018 года приступили к рытью котлована, а год спустя на этом месте уже высилось современное здание будущего завода площадью порядка 9 000 кв. метров. К середине апреля все строительно-монтажные работы были завершены, рабочие сосредоточились на внутренней отделке и размещении оборудования.

Производственная логистика на заводе выстроена с учетом технических характеристик флота компании – это рыбоналивные суда, из трюмов которых по шлангам рыбонасоса свежее охлажденной сырье будет подаваться в приемное отделение. Здесь же будет происходить взвешивание и видовой подсчет улова.

Приемные бункеры завода рассчитаны на 450 тонн сырца. Отсюда по транспортерным лентам рыба

будет перемещаться в основной цех переработки. Современное оборудование позволит использовать 100% сырца для выпуска филе, рыбной муки и рыбьего жира. Заморозка филе будет осуществляться на туннельном морозильном аппарате, а также на других морозильных установках.

На втором этаже производственного комплекса разместится консервная линия, а в перспективе и цеха по выпуску пресервов и кулинарии. Под готовую продукцию здесь же предусмотрен ликвидный цех. Заморозка будет отправляться на хранение в действующий холодильный «Камчаттралфлота».

Большие площади в просторном здании завода отведены под административно-бытовые помещения. Здесь расположатся раздевалки, душевые и столовые, а также лаборатория предприятия.

Суточная мощность будущего производства – 250 тонн мороженой продукции, по выпуску филе – око-

ло 100 тонн, рыбной муки – более 20 тонн, рыбьего жира – не менее 6 тонн, а также около 100 тыс. условных банок консервов. О цифрах по выпуску пресервов и кулинарии на заводе не спешат говорить до запуска основного производства.

После того как завод будет введен в строй, он обеспечит круглогодичной занятостью порядка 350 человек.

Также с запуском нового производства «Камчаттралфлот» рассчитывает значительно расширить рынки сбыта. «Сейчас компания работает лишь на внутренний рынок, но с запуском нового завода мы сможем развивать и экспортную составляющую: основную ставку делаем на поставки за рубеж части производимого филе и рыбы. Ну а консервная продукция будет полностью рассчитана на продажу на внутреннем рынке. Обязательное условие – участие в социальном проекте Камчатского края по повышению доступности рыбопродукции для местного населения. Мы взяли на себя такие обязательства и, естественно, продолжим их выполнять», – заверил генеральный директор ООО «Камчаттралфлот» Владимир КОТОВ.

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

На строительной площадке мы побывали еще весной. 3 апреля в Моховой ошвартовалось транспортное судно «Анатолий Ларин»: на камчатский берег прибыл полный комплект оборудования рыбобумажной установки голландского производства, а также технологические линии из Южной Кореи.

«Это уже третий заход транспорта с оборудованием для нового завода. Часть техники разместим здесь же на складе, а часть уже сегодня-завтра начнем устанавливать в цехах», – прокомментировал происходившее на причале руководитель рыбопромышленной компании.

К проектированию самого завода привлекли инженеров камчатской фирмы «Проект-М»: важно было учесть специфику региона и использовать современный опыт строительства подобных производств.

Решение практически всех вопросов рыбопереработки доверили зарубежным брендам. Помимо рыбобумажной установки европейского производства, здесь будут использоваться и проверенные машины



Владимир КОТОВ, генеральный директор ООО «Камчаттралфлот»

На сегодняшний день сумма капитальных вложений в проект уже составила 2 млрд 300 млн рублей. Это несколько больше того, что планировалось инвестировать в завод изначально, но в приоритет было поставлено приобретение лучшего и самого надежного оборудования и технологий.

Vaader для разделки рыбы и выпуска филе, и немецкий морозильный комплекс.

Важнейший для перерабатывающего производства вопрос – очистка сточных вод – также будет решен с привлечением мировых лидеров в этой области. По словам Владимира Котова, производители оборудования из Голландии разработали схему очистных с учетом высоких требований к выбросам, которые предъявляются в России к рыбоперерабатывающим предприятиям.

Отечественное оборудование на новом заводе будет использоваться для оснащения консервного цеха (автоматические закаточные машины калининградского конструкторского бюро им. Л. Г. Кошкина), а также для пищевого блока предприятия.

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГОСУДАРСТВА

«Камчаттралфлот» является резидентом территории опережаю-

щего развития «Камчатка». Как отмечает Владимир Котов, компания максимально использует связанные с этим дополнительные возможности. Так, земельные участки под строительство завода были закреплены за резидентом без проведения аукциона и переданы в субаренду на длительный срок. Особый статус значительно облегчает работу с госструктурами и ускоряет оформление необходимых документов. А применение процедуры свободной таможенной зоны позволяет «Камчаттралфлоту» не уплачивать пошлины и налоги при ввозе оборудования для строящегося завода.

После запуска производства будет снижена налоговая нагрузка на саму компанию. Это, по словам ее руководства, будет способствовать погашению кредитов и скорейшему выводу нового завода на полноценный рабочий уровень.

Реальную помощь в реализации проекта, по словам гендиректора рыбопромышленного предприятия, оказывают Агентство инвестиций и

предпринимательства Камчатского края и Корпорация развития Камчатского края. Кроме того, предприятие пользуется региональной программой поддержки.

«Сегодня на Камчатке сложился очень благоприятный инвестиционный климат. Я уже много лет в отрасли и могу сказать, что так комфортно мне еще никогда не работало. Мы ощущаем реальную поддержку и можем напрямую обращаться в ответственные государственные структуры, в том числе на заседаниях рабочих групп оперативно решать вопросы, возникающие у нас при реализации проекта», – отметил генеральный директор камчатской компании.

К ЦЕЛИ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ

На столе в кабинете директора разложены листы газетного формата, полностью заполненные данными по завершенным на сегодняшний день этапам строительства, приобретенному оборудованию и суммам вложенных средств. В этих инвестиционных графиках информация лишь за текущий месяц, поясняет Владимир Котов, полный отчет о каждом шаге работ – одно из обязательств инвестора.

На сегодняшний день сумма капитальных вложений в проект уже составила 2 млрд 300 млн рублей. Это несколько больше того, что планировалось инвестировать в завод изначально, но в приоритет было поставлено приобретение лучшего и самого надежного оборудования и технологий, рассказал Владимир Котов. Учредители рассчитывают, что все вливания окупятся бесперебойной работой завода в дальнейшем.

«График строительства у нас рассчитан до 2020 года включительно, но мы идем с опережением, поэтому уже в этом году планируем запустить завод», – не скрывая гордости за проделанную командой работу, рассказал гендиректор «Камчаттралфлота».

Загрузить завод на полную мощность позволят доли инвестиционных квот: из расчета ОДУ на 2019 год это 13,5 тыс. тонн минтая и сельди в дополнение к тем 11,5 тыс. тонн, которые есть в распоряжении у «Камчаттралфлота» сегодня. Кроме того, у компании имеются лимиты по камбале и треске, дополнительные квоты рыбаки приобретают на аукционах.

«При расчете рентабельности завода мы закладывали в качестве сырья 25 тыс. тонн водных биоресурсов. Обработка такого объема позволит нам обеспечить загруженность предприятия практически на весь год с небольшим перерывом в летний период на техническое обслуживание», – поделился планами руководитель рыбопромышленной компании.

Ежеквартально «Камчаттралфлот» отчитывается о реализации проекта в Минпромторг, а также находится на постоянной связи с Минвостокразвития – с этим министерством инвесторам удается работать в диалоге, всегда есть обратная связь, добавил Владимир Котов.

механизм сдачи и приемки самих объектов инвестиций. Этот вопрос, конечно, требует решения, затягивать нельзя».

ИНВЕСТИЦИИ В МЕТУ

Проект в Моховой близится к завершению. У каждого из членов команды, которая трудится над его реализацией, с новым предприятием связаны большие планы. Для кого-то это в прямом смысле слова стали инвестиции в мечту. По словам генерального директора «Камчаттралфлота», продумывать варианты модернизации своего действующего производства начали еще в 2015 году. Так как небольшой завод



Новый завод «Камчаттралфлот» планирует запустить уже нынешним летом – на год раньше графика

Вместе с тем «Камчаттралфлот» обеспокоен опытом других компаний, которые заявили о вводе своих заводов в эксплуатацию, но необходимое ресурсное обеспечение пока так и не получили. Нужно четко прописать процедуру приемки объектов инвестиций, считает Владимир Котов. В марте этого года вопрос обсуждался на заседании правительственной подкомиссии, которое проводил во Владивостоке вице-премьер – полпред президента на Дальнем Востоке Юрий ТРУТНЕВ. Он дал соответствующие поручения.

«Я положительно оцениваю саму идею инвестквот, считаю, что это очень хорошая программа, которая действительно дала толчок к строительству в регионах и береговой перерабатывающей базы, и промысловых судов, – поделился мнением Владимир Котов. – Но пока еще не доработан важный ме-

компания не позволял расширяться и осваивать новые направления переработки, задумались о выборе места для строительства более мощного предприятия. Параллельно искали профессионалов, которые смогли бы спроектировать и воплотить в жизнь современный проект.

«Поэтому так получилось, к моменту создания ТОО «Камчатка» и появлению программы инвестиционных квот у нас уже была идея построить новый завод и даже был продуман ассортимент будущего производства, – поделился предысторией проекта Владимир Котов. – Подобралась и прекрасная команда: главный технолог, главный инженер – все увлеченные люди высочайшего профессионального уровня и сумасшедшей работоспособности, просто таланты. Теперь все с нетерпением ждут запуска этого завода и верят: все должно состояться». FN



Группа компаний
АНТЕЙ



«ПЕЛЛА» ПРЕДСТАВИТ РЫБАКАМ СВОИ РАЗРАБОТКИ

В июле открытое акционерное общество «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» традиционно примет участие в Международном рыбопромышленном форуме и Выставке рыбной индустрии, морепродуктов и технологий Seafood Expo Russia. Верфь представит как уже освоенные, так и новые перспективные проекты современных судов для рыбной отрасли.

В последние годы ОАО «Пелла» активно участвует в обновлении рыбопромыслового флота страны. Для этой цели верфь ведет разработку новых проектов, опираясь на свой опыт и задачи, сформулированные заказчиками. А с учетом государственных мер стимулирования – действующей программы инвестиционных квот и разрабатываемой программой обновления средне- и малотоннажного флота (за счет субсидий и квот) – российские судостроители рассчитывают на повышенный интерес к своей продукции.

ПЕРВЫЙ В РОССИИ

На выставке верфь представит судно проекта 03070 – первого в истории России специализированного краболова с RSW-танками для транспортировки живого краба. Знаковым событием для российского судостроения стал спуск на воду в декабре 2018 года первого судна этой линейки, получившего название «Русь».

Разработку проекта верфь осуществила совместно с заказчиком – дальневосточной группой компаний «Антей». Контракт на строительство первого российского краболовного судна был заключен в июне 2017 года. Торжественная закладка киля при участии руководителя Росрыболовства Ильи ШЕСТАКОВА состоялась 2 марта 2018 года. А спустя десять месяцев винты судна «Русь» коснулись невольской воды. Передача краболова заказчику запланирована на осень 2019 года.

При проектировании за основу было взято судно ярусного лова проекта PL475, также разработанного конструкторским отделом верфи. Головное судно этой линейки получило имя Vestliner и в ноябре 2016 года было передано норвежской ры-



Судно «Русь» Группы компаний «Антей» будет передано заказчику осенью этого года

бопромысловой компании. По отзывам заказчика, новое судно, добывающее треску, пикшу, палтус и другие донные объекты в Баренцевом море и Северной Атлантике, демонстрирует хорошие мореходные качества и промысловые результаты.

Судно «Русь» предназначено для промысла краба – камчатского, оплио, синего и других – конусными ловушками с последующей сортировкой и перегрузкой в решетчатые корзины для транспортировки в живом виде в охлажденной забортной воде в RSW-танках. Современные технологические решения в виде системы фильтров и системы биологической очистки, используемые в RSW-танках, позволяют доставлять потребителю живых крабов в отличном состоянии.

КРАБОЛОВ ГОТОВ СТАТЬ ПРОЦЕССОРОМ

В проект судна заложена идея «единой платформы», что позволяет на базе универсального корпуса со стандартным размещением основного оборудования, создавать промысловые суда различного назначения в зависимости от требований заказчика.

В настоящее время проект 03070 предусматривает два варианта исполнения краболовного судна (см. таблицу 1).

Вариант 1

Судно для лова и обработки только живой продукции с последующей транспортировкой улова в RSW-танках объемом около 460 куб.



НИС ST-368 предназначено для исследований запасов ВБР в ближних океанических водах и в прибрежной зоне РФ

метров. Чистая вместимость – не менее 100 тонн живого краба.

Вариант 2

Комбинированное судно, способное ловить, обрабатывать и доставлять в порт как замороженного, так и живого краба; в этих целях оно ос-

нащено фабрикой для переработки и заморозки. Замороженная продукция помещается в грузовой трюм, рассчитанный на 180 тонн. При этом судно также имеет возможность размещения в RSW-танках (вместимостью около 100 куб. метров) не менее 20 тонн живых крабов.

Наличие подруливающего устройства типа Pump Jet, поставляемого немецкой компанией Schottel, не только улучшает управляемость, но обеспечивает возможность движения судна со скоростью до трех узлов даже при выключенном главном двигателе.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СЕЙНЕР И ЯРУСОЛОВ

Следуя принципу «единой платформы», верфь также представит участникам выставки два новых промысловых судна: комбинированный сейнер проекта 03072 и ярусолов с бортовой выборкой проекта 03073.

Комбинированное судно для добычи донных и пелагических видов рыб (комбинированный сейнер) проекта 03072 предназначено для специализированного лова донных объектов с помощью снюрревода и для специализированного лова различных объектов кошельковым неводом с последующей сортировкой и перегрузкой улова с помощью гидронасосов в RSW-танки. Эта технология особенно привлекательна для нежных промысловых объектов, как, например, сардина-иваси, поскольку берегает тушки от механических

Таблица 1

	Краболов-живовоз проект 03070	Краболов-процессор проект 03074
Длина габаритная, метров	50,45	
Ширина габаритная, метров	12,53	
Полное водоизмещение, тонн	1 931	ок. 1 900
Осадка габаритная, метров	6,72	ок. 6,7
Валовая вместимость, GT	1 182	ок. 1 200
Валовая вместимость RSW-танков, куб. метров	461	–
Валовая вместимость грузового трюма, куб. метров	–	560
Валовая вместимость кладовой наживки, куб. метров	30,5	ок. 30
Площадь фабрики, куб. метров	–	150
Производительность фабрики, тонн в сутки	–	10
Автономность по запасам топлива, суток	не менее 30	не менее 50
Дальность плавания, миль	6 000	
Скорость, узлов	около 12	
Экипаж, человек	28	
Главный двигатель	1 200 кВт	
Класс РС	KM Ice2 AUT3 (REF) Fishing vessel	



Проект NVC 375

повреждений при подъеме на борт и транспортировке.

Ярусолов проекта 03073 предназначен для ведения ярусного промысла с последующей переработкой улова на борту и дальнейшего хранения мороженой продукции в охлаждаемом трюме.

НИС ДЛЯ ОТРАСЛЕВОЙ НАУКИ

Помимо судов в универсальном корпусе, ОАО «Пелла» представит на выставке проект современного научно-исследовательского судна среднего класса. В работе над ним принимала участие норвежская компания-проектант Skipsteknisk AS.

Судно длиной 74 метра предназначено для исследований запасов водных биологических ресурсов в ближних океанических водах и в прибрежной зоне Российской Федерации.

БОЛЬШОЙ ТРАУЛЕР-ПРОЦЕССОР

Совместно с норвежской компанией Kongsberg Maritime CM AS верфь продемонстрирует 84-метровый траулер-процессор.

Траулер предназначен для промысла донных и пелагических пород



Спуск морозильного траулера «Андромеда» группы компаний «Мурмансельдь-2»

рыб с использованием одиночных и двойных орудий лова. Размеры производственных помещений на борту позволяют оснастить судно технологическими линиями для выпуска продукции глубокой степени переработки, например фарша или филе.

ПРОЕКТЫ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА

В качестве проектов, уже находящихся в серийном производстве, открытое акционерное общество «Ле-

нинградский судостроительный завод «Пелла» представит макеты траулеров проекта 03095 и проекта 1701.

ТРАУЛЕРЫ ДЛЯ «МУРМАНСЕЛЬДИ-2»

По проекту 03095 на верфи идет одновременное строительство четырех морозильных траулеров для группы компаний «Мурмансельдь-2» в рамках программы инвестквот. Контракты на их постройку заключены в феврале 2017 года. Закладка голов-

ного и первого серийного судов состоялась в сентябре 2017 года. Спуск первого судна из серии («Андромеда») прошел 9 апреля 2019 года.

Этот траулер предназначен для промысла и переработки улова на борту. Его длина составляет около 70 метров, ширина – 13,5 метров, расчетная осадка – 6,6 метров. Дедвейт равен 1400 тонн, полное водоизмещение достигает 3730 тонн. Максимальная скорость – 14,5 узлов, экипаж – 60 человек.

Производственные мощности позволяют выпускать филе, фарш, замороженную рыбу, а также рыбную муку. Для хранения готовой продукции предусмотрен морозильный трюм объемом 1400 куб. метров, а также отдельный трюм объемом 230 куб. метров (для рыбной муки).

СРМТ

По проекту 1701 строится два средних рыболовных морозильных траулера для группы компаний «ФЭСТ». Судно длиной 61 метр и шириной 14 метров с осадкой 5,9 метра предназначено для донного и пелагического промысла и переработки рыбы на борту. Водоизмещение – 3130 тонн, численность экипажа – 38 человек.

В цеху предусмотрены линии по обезглавливанию и потрошению, по выпуску филе и замораживанию продукции в горизонтальных и вертикальных плиточных морозильных аппаратах. Производительность морозильного оборудования не менее 70 тонн в сутки при вместимости рыбного трюма 1200 куб. метров.

ВСЕ РАЙОНЫ ПРОМЫСЛА

Промысловые суда, предлагаемые заводом ОАО «Пелла», по своим мореходным характеристикам и ледовому классу могут быть использованы на Дальнем Востоке, в северных морях и Антарктике. Компания не останавливается на достигнутом и постоянно ищет пути для удовлетворения реальных потребностей рынка, осваивая новые проекты и направления. □



г. Отрадное, ул. Центральная, д. 4
Тел.: +7 812 336-40-66
Тел/факс: +7 (81362) 4-01-82
e-mail: mail@pellaship.ru
pellaship.ru

ПРОЕКТЫ НА БАЗЕ ЕДИНОЙ ПЛАТФОРМЫ



Краболов-процессор проекта 03074



Ярусолов проекта 03073



Комбинированный сейнер проекта 03072



Анна ЛИМ

Алексей ЗАПЛАТИН: ИНВЕСТПРОГРАММА АТФ – ЭТО ДЕНЬГИ КРАБОВОГО БИЗНЕСА

Пять лет назад старейшее рыбопромышленное предприятие Северного бассейна, ведущее свою историю с 1920 года, сменило собственника. По итогам проведенного государством конкурса Архангельский траловый флот стал частью Северо-Западного рыбопромышленного консорциума (СЗРК). За этот срок предприятие из предбанкротного состояния вернулось в лидеры рыбной отрасли. За счет чего удалось добиться таких результатов, какую роль в этом сыграли крабовые квоты и как грядущие аукционы повлияют на инвестиционную программу компании, в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал генеральный директор АТФ Алексей ЗАПЛАТИН.

– Алексей Павлович, когда пять лет назад после приватизации АТФ вы приехали в Архангельск, какие у вас были впечатления от нового места работы?

– Честно говоря, когда в 2014 году наши инвесторы пришли на траловый флот и я приехал сюда в ка-

честве генерального директора, состояние компании было откровенно удручающим. Потенциал, понятно, был огромным: такое предприятие, с богатой историей (в следующем году ему уже сто лет исполняется), только объем квот на тот момент был без малого 100 тыс. тонн! Но

когда я оказался в Архангельске, первое время даже не мог понять, с чего начать, потому что, куда ни ткни, ситуация аховая.

Например, квоты были, а осваивать их оказалось не на чем. Хотя у нас на балансе тогда стояло, по моему, 36 единиц флота. Тридцать



Генеральный директор Архангельского тралового флота Алексей ЗАПЛАТИН

шесть судов – и ни одно я в море отпустить не мог. Два судна арестованы в Африке, два находились в Лас-Пальмасе, еще три десятка старых ржавых посудин каждый день тонули в Маймаксанском ковше. Моонзунд «Капитан Горбачев» тоже здесь стоял у стенки, причем оказалось, что он был заведен вообще без всяких таможенных процедур. Такое впечатление, что я даже не в девяностые годы попал, а в какие-то восьмидесятые. Полный развал.

У нас и здания офиса своего не было. Все, кто остался от тралфлота, сидели в арендуемом у Северного морского пароходства помещении, куда нас охранники периодически не пускали на работу. Это сейчас можно с юмором вспоминать, а тогда мне было не до смеха.

Приехал наш десант из СЗРК (я молодежь набрал с собой) и все на меня смотрят, а я не представляю, что делать. Никогда с такой ситуацией не сталкивался. Но понимаю: для того чтобы эту машину завести, надо прежде всего вложить деньги, иначе никак. У тралфлота бешеная кредитная нагрузка на тот момент была, все активы арестованы. Фактически

я получил предприятие, которым не мог распоряжаться.

– АТФ был в шаге от банкротства?

– Да, если бы кто-то из кредиторов подал на банкротство, тралфлот стал бы банкротом. Положение было критическое. База технического обслуживания стояла. Плавдок передан в аренду какой-то компании «Рога и копыта» и тоже не работал. Из трех старых кранов один еле-еле крутился, а два выведены из эксплуатации: технадзор арестовал. Из четырех холодильников тоже работал только один, который с очень большим трудом мог догнать температуру до -18°C , а -20°C уже не тянул.

В тот период буквально каждый день я был на связи с акционерами, докладывал об этих проблемах, объяснял, что без денег мы не выплывем. И акционеры, надо отдать им должное, люди очень опытные в этом бизнесе, вникли в ситуацию и откликнулись.

Мы составили определенный план действий. Сначала – закрыть финансовые дыры. Одно из предприятий группы СЗРК выдало

тралфлоту займ. Обычных кредитов нам бы просто не дали, и так все активы были заложены в банках. Вот с этого займа всё стартовало, колесо закрутилось. Мы начали все завалы разгребать, работали по 24 часа в сутки. И к концу 2014 года полностью закрыли эту брешь и даже вышли в плюс. Да, небольшой, но это была первая прибыль с начала проекта.

– Меньше чем за год?

– Да, за год. Но знаете, это было время свершения гражданских подвигов всем коллективом. А ведь первые месяцы, когда я встречался с сотрудниками, собирал их по разным подразделениям, то чувствовал: они мне просто не верят. Потому что до этого уже десяток таких, как я, «гастарбайтеров» приезжал с разных регионов, включая Москву, они обещали много, а становилось все хуже и хуже. Только человек пять-десять местных ребят к нам примкнули, и вот этот костяк начал уже даже не убеждать, а ломать всю систему и расчищать завалы.

Через полгода процесс пошел, как снежный ком, к нам стали присоединяться. Люди, наконец, по-

верили, и сложилось ядро коллектива. Понятно, без сокращений не обошлось, но иначе работать было бы невозможно. Когда встал вопрос об отправке в море хотя бы одного судна, экипаж не могли набрать. А в списочном составе – порядка трех тысяч человек. При этом куда ни пойдешь, охрана, таксисты – все тралфлотовцы, у всех идет стаж, но в море работать они уже не хотят.

С большим трудом кадровики набрали нам основу плавсостава, и мы начали флот потихоньку от стенки отжимать и выгонять на промысел. Суда, конечно, были старые, «убитые», на них постоян-

– Вы имеете в виду инвестквоты под строительство флота?

– Да, именно их. Хорватский проект мы тогда приостановили, а потом вышли из него. Еще раз проанализировали рынок, посмотрели технические новинки. Я же лично был в составе рабочей группы по подготовке к госсовету 2015 года и присутствовал на заседании, где президент нам сказал: «Вперед!»

И мы поверили. Заложили сразу четыре траулера. Законтрактывались на Выборгском судостроительном заводе, но предварительно я объехал все-все верфи, включая мою родную нижегородскую в Навашино. В этом нам активно помогал

– Сколько человек на сегодняшний день трудится на всех подразделениях АТФ и какой средний уровень зарплат?

– Всего у меня порядка тысячи специалистов работает в тралфлоте, это если брать постоянных сотрудников. Есть же еще контрактники, которые приходят сезон отработать, я их не считаю, поэтому среднесписочный состав – тысяча человек.

Уровень зарплат, смело могу сказать, по Архангельской области у нас точно самый высокий, про другие регионы не знаю. Средняя зарплата у сотрудников всей береговой инфраструктуры порядка 100 тыс. рублей. У плавсостава она повыше – от 200 до 300 тыс. рублей. Это больше, чем, например, у алмазодобытчиков или в деревообрабатывающей отрасли.

Опять же мы прекрасно понимаем, и акционеры с нами согласны, что сила предприятия – в людях. В рыбодобывающей отрасли специалисты – это на самом деле золотой фонд, и мы их не обижаем. В зарплате мы вынуждены конкурировать с теми же норвежцами или исландцами. Моряку что – чемодан взял и пошел на другое судно, а ты теряешь специалиста. Чтобы подготовить даже матроса на современное судно, нужно порядка двух лет, про комсостав и говорить нечего. Поэтому зарплат у нас высокие, белые, со всеми надбавками и коэффициентами.

Все, что положено по трудовому законодательству, мы выполняем, и даже больше. Такие вещи, как добровольное медицинское страхование, проезд раз в два года в любую точку России на отдых для наших сотрудников и членов их семей, бесплатные обеды, массаж и занятия спортом – и здесь, и в Мурманске всё это у нас есть. Вплоть до того, что мы просто одеваем людей очень хорошо. Мы пересмотрели нормы, и каждый сезон они получают новую спецодежду. Я иногда шучу, что, если выехать на рыбалку сюда на море, из рыбаков половина тралфлотовцев сидит: по одежде видно.

– А как же громкие заявления депутатов и руководства отрасли о низких зарплатах рыбаков и невыносимых условиях труда?

– Вот это самое обидное! Когда на центральных каналах вышла в

Уровень зарплат, смело могу сказать, по Архангельской области у нас точно самый высокий, про другие регионы не знаю. Средняя зарплата у сотрудников всей береговой инфраструктуры порядка 100 тыс. рублей.

У плавсостава она повыше – от 200 до 300 тыс. рублей.

Это больше, чем, например, у алмазодобытчиков или в деревообрабатывающей отрасли.

но что-то случилось. И в какой-то момент мы решили, что хватит. Составили план модернизации, обновили шесть траулеров и начали работать.

Акционеры СЗРК еще раз пришли на выручку, инвестировали в тралфлот и приобрели первые суда-иномарки. Тогда мы взяли в бербоут-чартер «Марк Любовский», купили «Холмогоры», начали восстанавливать наши моонзунды... Сейчас все эти суда одни из лучших в Северном бассейне.

Постепенно к концу второго года стало понятно, что этот маховик уже не остановить, предприятие набрало ход. Но все эти займы, кредиты и инвестиции, которые позволили дать первый важнейший толчок, – это именно те деньги, которые СЗРК заработал в крабовом бизнесе. Они же позволяли нам с самого начала строить планы по обновлению флота. Вместе с компаниями «Еврофиш» и «Мурмансельдь-2» мы собирались строить траулеры в Хорватии. Уже определились с проектом и готовы были начинать работу. Но тут прилетела эта благая весть.

наш губернатор Игорь Анатольевич ОРЛОВ. Он, как судостроитель, меня протектировал по всей ОСК.

– А «Янтарь» он вам часом не рекомендовал?

– В первую очередь, конечно. Но у «Янтаря» на тот момент все стапеля были заняты госзаказами, ждать полгода или больше мы не могли. А в Выборге нам предоставили уже готовые стапеля, потому что они как раз сдали два ледокола. Естественно, мы остановились на Выборге, сразу подписали контракт на четыре судна и заложили их – первыми в стране! При этом мы прекрасно понимали, что до этого в России суда такого типа никогда не строились.

Когда мы показали руководству завода проект нашего траулера, у них первая реакция была: «Это пароход или космический корабль?!» Четыре фабрики – ничего подобного они раньше не делали. Но не боги горшки обжигают, коллектив в Выборге молодой, ребята в бой рвутся. Началось строительство, и, как вы знаете, первое судно спустили на воду в декабре прошлого года.

конце года вся эта чернуха, дальневосточников и нас скопом поливали грязью, я еще как-то стерпел. Думаю, ну, понятно, отрабатывают гонорары. Но когда я услышал это из уст чиновников Росрыболовства, депутатов в Госдуме. Слушайте, совесть ведь надо иметь. Ну, приезжайте к нам или в Мурманск, посмотрите, как на самом деле.

Условия труда у нас великолепные. Все, что можно было сделать для моряков, мы сделали. Ни у кого даже вопросов не возникает. А уж на супертраулерах, которые сейчас в АТФ, физический труд сведен к минимуму. Вы лучше ребят спросите, плавсостав – их же не выгнать на берег.

– Помимо флота АТФ эти годы активно развивал береговую инфраструктуру. Местные власти вас в этом поддерживали?

– Поскольку по условиям приватизации одним из акционеров АТФ оставалось государство в лице Архангельской области, они просто обречены были нам помогать. У нас сложились очень хорошие рабочие отношения с руководством региона, которое было заинтересовано в проекте государственно-частного партнерства. Это дало свои результаты.

Со своей стороны мы выполняли все обязательства, поставляли сюда рыбу, плотно занимались развитием портового участка и ремонтной базы. А это же совсем другой бизнес, это логистика, да и у судоремонта тоже своя специфика.

– Эти проекты потребовали больших вложений?

– Разумеется. Суммарно в течение этих лет СЗРК уже инвестировал в тралфлот порядка 12 млрд рублей. Это опять-таки прибыль, полученная от крабового промысла. Тралфлот на тот момент таких денег еще не заработал. Мы только-только сняли аресты со всех активов, начали нормально работать и, между прочим, платить налог на прибыль, а он огромный. Сейчас мы 1,3 млрд рублей перечисляем, причем большую часть этой суммы – в областной бюджет.

Портовый участок тоже потихоньку раскачался. Старую технику мы отремонтировали, а кое-что и заменили. Например, купили и поставили 40-тонный кран, а это опять инвестиции, порядка 1,5 млн долларов он стоил. Зачем? Так мы же



Суммарно в течение этих лет СЗРК уже инвестировал в тралфлот порядка 12 млрд рублей. Это опять-таки прибыль, полученная от крабового промысла. Тралфлот на тот момент таких денег еще не заработал. Мы только-только сняли аресты со всех активов, начали нормально работать и, между прочим, платить налог на прибыль, а он огромный. Сейчас мы 1,3 млрд рублей перечисляем, причем большую часть этой суммы – в областной бюджет.

одними из первых в стране приняли участие в организации коммерческих рейсов с рыбой по Севморпути. Договорились с «Доброфлотом» и разгрузили их транспорт в Архангельске, причем им очень понравилось, потому что у нас скорость выгрузки не ниже, чем в Европе.

Теперь готовимся к тому, чтобы линию принимать, но это предполагает работу с контейнерами. У старых кранов грузоподъемность всего 5 тонн, а контейнер весит минимум 20 тонн. Вот мы 40-тонный и поставили для пробы. Если все пойдет и действительно на Севморпути выростет оборот рыбопродукции, мы второй кран тоже демонтируем и поставим еще один 40-тонный.

Холодильники наши сейчас в идеальном состоянии. Все четыре работают, это пять тысяч тонн единовременного хранения. Плюс у нас

есть рыбопереработка – небольшой завод. Начали с трех тонн в сутки, а сейчас уже до десяти тонн довели.

– И вся продукция реализуется на месте?

– Да, это региональный проект, только для Архангельской области и ближайших соседей. Мы могли бы, конечно, развернуться, увеличить объемы, но вся идея нашей продукции в том, что мы ничего не кладем, кроме специй (соль, перец, лаврушка, чеснок), и никаких консервантов не применяем. А это резко ограничивает срок реализации. Зато такая вкуснятина! И очень большим спросом пользуется, поэтому и пришлось наращивать объемы, хотя и для местного рынка, и модернизировать производство.

Кстати, АТФ одним из первых отдельно на предприятие получил

сертификат MSC. А за четыре года мы и холодильники, и портовую инфраструктуру, и базу технического обслуживания, и завод сертифицировали по всем международным стандартам. Здесь на базе еще в прошлом году хотели строить большой рыбоперерабатывающий комплекс. В этом году подали заявку в Росрыболовство. Хотелось бы надеяться, что строительство все же начнется.

– Заявку под инвестквоты?

– Да, именно под инвестквоты. Но сейчас такая ситуация, что не до жиру, быть бы живу. Мы прекрасно понимаем, что нужно аккумулировать огромные средства для участия СЗРК в аукционах. Мы не хотим просто так отдавать 50% квот по крабу.

Как профессионал, а я занимался этим с 1997 года, начинал еще научно-промысловый лов, я вообще не понимаю, как в разрезе всех этих принятых законов новые пользователи, купив квоту, будут ее осваивать? У меня в голове не укладывается. Допустим, кто-то выиграл, пришел, у него нет пароходов, вообще ничего нет. Что он будет делать? В лучшем случае обратится к нам, но мы-то этим заниматься не будем.

– Почему?

– На протяжении последних 15-20 лет мы планомерно выступали против так называемых квотных рантье. И зачем нам опять эта «радость»? СЗРК активно участвовал в борьбе с крабовыми браконьерами, помогал пограничным инспекторам, выделял свои суда. Это сейчас браконьерство как явление хоть и существует, но в мизерных масштабах, а тогда, в 2008-2009 годы, мы были на грани остановки промысла в Северном бассейне. Потому что краба не стало из-за бешеного браконьерства, и, если бы еще год-два рыбаки не выбирали квоту, наука бы закрыла этот промысел. А восстановление запаса – дело не быстрое, это же долгорастущий объект.

Сейчас после всех этих усилий ситуация изменилась в лучшую сторону – краб на подъеме. Но это даже не местный вид, вселенец. Как он себя будет вести, до конца не изучено. И никакая наука не даст гарантий, что его всегда будет много. Подорвать запас за пару сезонов элементарно, это же сидячий объект. Есть риск, что его просто переловят, и тогда из высококорента-



Портовый участок АТФ готов к приему рыбы, идущей по Северному морскому пути

бельного, маржинального бизнеса крабовый промысел опять уйдет в минус. Ведь в 2004 году в аукционе участвовало в общей сложности три десятка компаний, а спустя 15 лет из них осталось пять. Многие разорились как раз в 2008-2010 годы. Это только на бумаге или вот по телевизору может казаться, что краб – это сверхприбыли.

– На слушаниях в Госдуме вы не согласились с утверждениями ряда депутатов, что государство получает от добычи краба всего 300-400 млн рублей в год. Что не так с этими расчетами?

– Я же привел им цифры. Как могут получаться 300-400 миллионов, если только у нашего консорциума совокупные фискальные платежи по всем компаниям 4,1 млрд рублей? Допустим, 1,3 миллиар-

да – это тралфлот, но остальное – это краболовные компании, там без малого 3 млрд рублей получается. Как же это соотносится?

Плата за биоресурсы, согласен, низкая. Ну так мы же не можем сами себе ставку определить. Измените Налоговый кодекс, повысьте ставку – и отдача будет.

С точки зрения экономики связать доходы бюджета с результатами аукционов – это очень странное решение. Основные поступления в бюджеты – налоговые платежи. Это стабильные, постоянные, прогнозируемые поступления. Повысьте ставку – да и собирайте! А сложные схемы придумывают не для этого: просто хотят у одних забрать и другим передать. Только рыбаки же не вчера родились. Скажите прямо: «Мы хотим у вас отобрать бизнес». Для этого и нужны аукционы. **FN**

ИСЛАНДСКИЕ ПРОЕКТЫ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫХ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ



Проекты под РМРС
Проекты "под ключ"
Надзор за постройкой

Траулеры 20...100-м
Сейнеры 20...80-м
Краболовы 30...65-м
Ярусоловы 20...55-м
Многоцелевые и НИС

SKIPASÝN ehf.
Проектирование судов
Reykjavik, Iceland
www.skipasyn.is
skipasyn@skipasyn.is
+354 561 95 95

ООО "СКИПАСИН"
Проектный офис в РФ
Калининград, Россия
market@skipasyn.ru
+7 906 239 53 07

На правах рекламы



TEKNOTHERM

REFRIGERATION



МОНТАЖ

Более 4000+ по всему миру, начиная от рыболовных судов, до круизных судов и морских буровых установок.

ОБСЛУЖИВАНИЕ

Профилактическое обслуживание и ремонт самого высокого качества, чтобы обеспечить максимальную эффективность и долговечность холодильных систем.

АВТОМАТИЗАЦИЯ

Мы являемся одной из немногих холодильных компаний в мире, которые могут предоставить вам комплексную автоматизацию, позволяющую контроль и управление холодильных систем с любой точки планеты.



На правах рекламы

E-mail: servicegroup.us@teknotherm.com • тел.: 1(206)255-9250

Александр ИВАНОВ

Иван ФЕТИСОВ: SEAFOOD EXPO RUSSIA ПОРА ОБРЕСТИ СВОЙ ГОЛОС

Брюссель – Санкт-Петербург – Владивосток – Циндао. Площадки мероприятий, организуемых выставочной компанией Expo Solutions Group, формируют годовой цикл точек коммуникации в отрасли, где Seafood Expo Russia – главное связующее звено. В этом году выставка передвинулась в календаре на 10-12 июля – ближе ко Дню рыбака. Почему площадка в Северной столице так важна для иностранных участников, зачем понадобился марш-бросок на Дальний Восток и какие тенденции за последнее время проявились в экспортных поставках российской рыбы и морепродуктов, в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал генеральный директор ESG Иван ФЕТИСОВ.

– Отчет Росрыболовства на заседании коллегии показал, что поставленную президентом России задачу по увеличению стоимости экспорта рыбная отрасль выполняет даже с опережением плана. Как эти изменения отражаются на структуре поставок российской рыбы и морепродуктов? В каких категориях продукции рост наиболее заметен? И в какой мере этому способствуют выставки?

– Если судить по официальным данным, за последние пять лет экспорт российской рыбы вырос на 400 тыс. тонн, или в денежном выражении на 1,8 млрд долларов. Традиционно лидирует в структуре поставок за рубеж мороженая рыба. Самый быстрый рост за последние два года в этой категории наблюдался за счет экспорта минтая, трески, тихоокеанских лососей, а также печени, молок и икры. Но очевиден прогресс и в таких категориях, как рыбное филе, ракообразные и рыбная мука.

Более чем вдвое за пятилетку выросли объемы филе минтая, поставляемого в Германию, где во многом благодаря стараниям американских маркетологов усилился интерес потребителей к такой продукции. В натуральном выражении наши рыбаки сильнее

всего нарастили экспорт тихоокеанских лососей. На это повлияло сразу несколько факторов – и успешные путины на Дальнем Востоке, и повышенный спрос со стороны Китая, особенно на фоне проблем с поставками тихоокеанских лососей из США.

Что касается роли выставок, то все отраслевые мероприятия

ем на ее выполнение, используя наши знания и понимание того, что нужно сделать.

Конечно, напрямую оценить вклад выставок в эффективность экспортных поставок сложно. Но мы, например, видим, что по многим категориям рыбы и морепродуктов наибольший прирост происходил в 2017-2018 годах. Именно

Для наших рыбаков Seafood Expo Russia в полном смысле домашняя площадка: сюда стараются приехать представители компаний со всей России. Если в Брюсселе или в Циндао присутствуют по 15-20 российских компаний, максимум 25, то в Санкт-Петербурге их будет 150-200.

такого рода в определенной степени ориентированы на экспорт. Это относится и к Seafood Expo Russia в Санкт-Петербурге: не зря же она с самого начала имела статус международной. Скажу так: задача повысить отдачу от экспорта поставлена руководством страны. Совместно с другими участниками отрасли мы, как выставочная структура, работа-

в этот период и годом ранее российские компании активно принимали участие в международных мероприятиях, где находили новых клиентов и укрепляли отношения с уже имеющимися партнерами.

Сейчас рыбаки ориентированы на увеличение экспорта, но пытаться добиться этого, например, только за счет роста вылова малопродуктивно. Чем больше будет



Иван ФЕТИСОВ, генеральный директор компании Expo Solutions Group

сырья на рынке, тем ниже упадет цена. Значит, нужно искать новые виды продукции и рыночные ниши, где покупатель будет готов заплатить больше.

– В свете последней брюссельской выставки Seafood Expo Global, на ваш взгляд, какие это могут быть ниши? И каким образом меняется спрос на российскую продукцию в зависимости от стран и регионов? Какие новые возможности появляются у наших экспортеров?

– Европу интересует в первую очередь продукция глубокой переработки. Что и показала выстав-

ка в Брюсселе. Взять, к примеру, спрос на филе – продукцию, на которую ориентированы наши компании. Хотя рынок Европы уже давно устоялся, и его требования понятны. Реальное увеличение экспорта здесь возможно только через поиск продуктов, в том числе полуфабрикатов, которые могут заинтересовать конкретный сегмент потребительского рынка, в тесной связке с грамотным маркетингом.

Например, когда мы готовили аналитику для участников нашего стенда в Брюсселе, то отмечали, в частности, растущий запрос на качественное филе красной рыбы. И

в этом году ряд компаний – тот же «Тымлатский рыбокомбинат», «Дикий улов», «Сириус» – на нашем стенде представили филе горбуши и кеты.

Или вот участники, представлявшие северо-запад, – «Агама», РК им. М.И. Калинина, «Вариант». Они заключили ряд контрактов на поставки филе трески в разных вариантах. Там и спинки, и лойны, и филе на коже, и блочное, и крупным куском, и порционное. Причем это как разовые договоры на 30-40 тонн, так и долгосрочные, где счет идет на тысячи тонн. Видно, что в Европе спрос на такую рыбу очень высок.

У «Антея» тоже был очень интересный кейс с иваси. Брюссельская выставка показала, что этот сегмент открыт именно для продукции глубокой переработки с высокой добавленной стоимостью. На мой взгляд, именно здесь кроется источник основных денег, которые дадут то самое двукратное увеличение по экспорту, а не вторичной переработке рыбы на филе.

С азиатскими рынками все гораздо сложнее. Понятно, что, к примеру, везти филе в страну, где на каждом углу рыбоберябающий завод, это глупость. Надо пробовать что-то другое, искать нестандартные решения. Допустим, та же лапша из минтая, которую показали в Брюсселе с прицелом опять-таки на азиатских покупателей. Это же очень интересный ход. Сейчас этот продукт будут раскручивать, и, я уверен, весьма успешно.

В том же ряду детское питание – фрикадельки из рыбы в панировке. Или рыбные сосиски для фастфуда. Как раз об этом на Seafood Expo Global говорил замруководителя Росрыболовства Петр САВЧУК: нужно искать продукт и нужно объединяться, потому что объемы добычи основных промысловых видов у нас большие, а ассортимент продукции, которая из них выпускается, очень консервативный. На рынке есть место не только для филе или рыбных палочек. В Азии выстрелить может самый неожиданный продукт, даже то, что у нас считается третьим сортом или отходами производства.

Экспорт сырья – это, конечно, хорошо, но на нем далеко не уедешь. Пора двигаться дальше. С Европой более-менее получилось,

а в Китае мы будем теперь прицельно изучать конечного покупателя, выяснять, что ему нужно и что из ассортимента, который ловят и перерабатывают наши компании, могло бы его заинтересовать. Соответственно, где-то за полгода до выставки уже начнем рассказывать рыбакам, на чем стоит сделать акцент. Как продавать сырье или заключать фьючерсные контракты на минтая сезона «А» или «Б», российские рыбопромышленники и сами знают. Наша задача – подсказать им, какая еще продукция и на каких рынках будет иметь успех.

– В этом году у вас будет еще одна площадка, приближенная к азиатскому региону. Я имею в виду **Международный конгресс рыбаков во Владивостоке**.

– Да, и в результате российская часть в целом получается очень логичной. Уже понятно, что решение сдвинуть Seafood Expo Russia на июль, приурочив ее ко Дню рыбака, было правильным. У многих прошли встречи и переговоры в Брюсселе. Потом в Санкт-Петербурге этот диалог продолжится, будут предварительные контракты и договоренности. А затем состоится конгресс рыбаков во Владивостоке 3-4 октября, куда могут приехать и европейцы, и участники из стран АТЭС. И наконец, выставка в Китае, где уже абсолютно точно пойдет работа с азиатским рынком.

Получается годовой цикл из четырех мероприятий, которые охватывают основные рынки и регионы. Причем Владивосток там играет не последнюю роль, к тому же именно от Приморского края ожидается наиболее весомый вклад в экспорт рыбы. Страна-то у нас большая, и, на мой взгляд, обязательно должна быть площадка в азиатской части, тем более что там добывается две трети российских уловов. Опять же не будем сбрасывать со счетов фактор географии. Китай, допустим, везде хорошо представлен, но японских и корейских бизнесменов мало на каких выставках можно встретить. До Владивостока им добираться гораздо ближе, а уже там мы можем рекламировать и главную выставку в Санкт-Петербурге.

Формат проведения конгресса рыбаков пока еще обсуждается. Но мне кажется, больше внимания стоит уделить не политическим во-



Иван ФЕТИСОВ: Мы стремимся создать мост между мероприятиями для продолжения диалога в отрасли. Получается годовой цикл из четырех мероприятий, которые охватывают основные рынки и регионы: Брюссель, Санкт-Петербург, Владивосток и Циндао.

просам, а именно деловой стороне, инвестициям и международной торговле. Европейские производители оборудования заинтересованы в совместных проектах с дальневосточными рыбаками, а страны АТЭС – в российской рыбе и морепродуктах. Так почему бы не обсудить эти вопросы на конгрессе? Самое главное, по итогам мероприятий должны быть приняты решения, которые будут выполняться. Мы хотим, чтобы был виден конкретный результат для участников, для рыбаков, для бизнеса.

– На этом фоне как меняется интерес к **Выставке рыбной индустрии, морепродуктов и технологий, которая третий год подряд будет проходить в Санкт-Петербурге вместе с Международным рыбопромышленным форумом? По сравнению с прошлым годом насколько сильно отличается состав участников?**

– Могу сказать, что интерес к выставке растет, прежде всего, среди профессионалов, и это главное. Достаточно посмотреть

на посещаемость нашего сайта. Когда мы его запускали, она была на уровне четырех тысяч заходов в месяц, а затем постепенно увеличилась до восьми тысяч. Причем, судя по статистике времени, проведенного на сайте, посетители стали более предметно изучать представленную на нем информацию. Все говорит о том, что выставка заняла определенную позицию в системе международных отраслевых мероприятий: сюда приезжают и европейцы, и представители азиатских стран и африканского континента. Для наших рыбаков это в полном смысле домашняя площадка: сюда стараются приехать представители компаний со всей России. Если в Брюсселе или в Циндао присутствуют по 15-20 российских компаний, максимум 25, то в Санкт-Петербурге их будет 150-200.

Постепенно к нам присоединяются зарубежные участники из таких далеких стран, как, например, Таиланд или Сенегал. Пока приезжают не национальные делегации, а только представители отдельных рыбопромышленных

компаний и переработки со своей экзотической продукцией. Но это тоже показатель международного потенциала нашей выставки. В 2019 году мы очень продуктивно сотрудничаем с Китаем. В Санкт-Петербурге он будет представлен секторно – и промысловики, и производители оборудования.

Если говорить о наполнении разделов выставки, то в этот раз будет много верфей, что объясним процессом обновления российского флота, который проходит в отрасли. Из года в год растет интерес к оборудованию, причем как для судов, так и для береговых заводов. Очень востребовано все, что связано с холодом, – холодильники, морозильники, льдогенераторы, склады и т.п.

Примечательно, что среди экспонентов стали появляться фирмы, предлагающие расходные материалы, такие как крючки для ярусного лова, нити для тралов или краску для судов и причалов. И это правильно. Не каждый день рыбаку нужен новый пароход или крупная техника вроде «баадера», а вот все эти мелочи, важные для производственного процесса, нужны постоянно. Надеюсь, через год-два подтянется и судоремонт.

Еще один мощный сектор, который дебютирует в Санкт-Петербурге, – это логистика, в том числе морские перевозки. У нас участвуют терминал «Сероглазка» и «Камчатка Лайнс», которые работают в партнерстве с Maersk и CMA CGM – мировыми лидерами в этой сфере. Железнодорожный транспорт мы тоже охватили – тот же «Дальрефтранс», к примеру. Впервые на Seafood Expo Russia будет компания, предоставляющая комплексное обслуживание и снабжение судов, – это Unimars из Прибалтики.

По сравнению с прошлым годом увеличился раздел оборудования для аквакультуры. Мы уже обратились к Росрыболовству с предложением полностью ответить под эту тему второй день выставки. Это было бы удобно и для посетителей, и для экспонентов. На выставке будет действовать презентационная площадка, где можно собрать и предприятия аквакультуры, и поставщиков рыбных кормов, и производителей техники, чтобы они обсудили все вопросы.

– Какие еще направления развития Seafood Expo Russia вы считаете перспективными?

– Знаете, я всегда говорил, что выставка – это живой организм. Мы, как организаторы, можем с чем-то экспериментировать, где-то допускать ошибки, но она сама вытеснит то, что ей не нужно, сама выстроит свой формат и историю.

Наша задача – изучать отрасль и делиться этими знаниями с экспонентами. Например, мы выяснили, что некоторые компании, которые специализируются на изготовлении отдельных узлов или сегментов механизмов, даже не рассматривали возможность выставляться, потому что считали, что не смогут показать преимущества своей продукции. Поодиночке участвовать трудно, но ведь можно объединиться с коллегами, сделать общий стенд и продемонстрировать установку в комплексе. В этом году у нас именно так будут участвовать испанцы.

вать, а не сдавать без боя конкурентам, наращивать присутствие во всех регионах, где есть потенциально выгодные для наших рыбаков проекты.

Давайте называть вещи своими именами. Seafood Expo Russia – это единственная отраслевая площадка на всем постсоветском пространстве. В этом ее уникальность и этим надо пользоваться.

– Что вы, как организаторы, ожидаете от выставки этого года?

– Самое главное, я жду увеличения посещаемости со стороны профессионалов рыбной отрасли, людей, которые принимают решения и заключают сделки. Каждая выставка – это как сдача экзамена, когда твои знания, навыки и компетенции проходят жесткую оценку рынком. Новая дата – в июле – это тоже своего рода вызов и немалый риск. Посмотрим, насколько эффективно проводить мероприятие летом, хотя идея с Днем рыбака и



В 2019 году Seafood Expo Russia пройдет накануне Дня рыбака. Это привлечет еще больше внимания к выставке

С точки зрения расширения международных контактов нам хотелось бы видеть в Санкт-Петербурге больше представителей стран Африки, таких как Марокко, Сенегал, Гвинея-Бисау, Нигерия, Намибия, Мавритания, желателен развивать связи с Латинской Америкой. Это очень перспективные рынки, но со своими сложностями. Их нужно завоевы-

вать праздничными мероприятиями по этому поводу мне нравится.

Понимаете, выставка – это результат работы очень большого количества людей. Это как ребенок, рожденный нашими совместными усилиями. За три года мы прошли большой путь, и я хочу убедиться, что наше детище выросло, окрепло и твердо стоит на ногах. Хотим увидеть результат. **FN**



Постановка трала «Атлантика-1660»
на промысле скумбрии

Александр ИВАНОВ

ТОЧКА ОПОРЫ

Перераспределение квот, изменение законов, ухудшение промысловой обстановки в некоторых регионах Мирового океана подтолкнули многих рыбаков к отказу от проверенных орудий лова и выбору новых, более эффективных.

Компания «Фишеринг Сервис» из Калининграда много лет поставляет свои орудия лова ведущим рыболовецким компаниям по всему миру. Директор Андрей ФЕДОРОВ, рассказал Fishnews о том, как меняются предпочтения рыбаков из разных стран. Сразу в нескольких регионах капитаны отказались от проверенных орудий лова и решили попробовать что-то новое, что поможет ловить более эффективно в любых условиях.

«В этом году состоялось три открытых теста моделей тралов «Атлантика» в гидрлотках в России и Дании, — отметил Андрей Федоров. — Эти те-

сты, в первую очередь, служат для наглядного обучения. Рыбаки, которые стремятся ловить успешнее, получают здесь ответы на свои вопросы, испытывают модели в самых разных режимах работы. Два подобных выезда мы уже запланировали на ближайшие месяцы и еще два — после окончания летнего сезона».

СТАВРИДА НА МАКСИМУМЕ

В начале года «Фишеринг Сервис» проводил демонстрацию тралов для голландских и российских специалистов, отправляющихся на

промысел в Юго-Восточную часть Тихого океана. Поставка заказанных тралов состоялась через месяц. В результате совершенно новая «Атлантика-1790» на борту супертраулера Annelies Ilena (Parlevliet & Van der Plas, Нидерланды) и усовершенствованная модель «Атлантика-1660» на борту РТМК-С «Александр Косарев» («Мурманский траловый флот», Россия) продемонстрировали отличные результаты в крайне неблагоприятных погодных условиях Южной части Тихого океана. На промысле ставриды среднесуточный вылов составил 146 тонн, а общий улов —

7100 тонн. Это неплохой результат не только в штормовом море, но и в спокойном океане.

«Новый трал работал с первых же тралений, он позволял активно маневрировать на скоростях выше 5 узлов. Фактически промысел все время велся в штормовых условиях, но проблем не возникало», – подчеркнул тралмастер Юрий ДИКУН, проводивший первичную настройку новой модели на борту *Annelies Ilena*.

В этом же месяце на выставке *Atlantic Fair* (Клаквик, Фарерские острова), где компания «Фишеринг Сервис» единственная представляла Россию, исландские и фарерские рыбаки уже спрашивали об этих новых тралах для ставриды и скумбрии.

«Раньше не было такого, чтобы рыбаки начинали задавать вопросы о новой модели, пусть и весьма удачной, сразу после первых промысловых результатов. Это еще раз подтверждает статус «Фишеринг Сервис» как мирового эксперта в промысле скумбрии и ставриды в поверхностных слоях воды», – констатировал Андрей Федоров.

МАРОККАНСКИЙ СТИЛЬ

В последние годы Марокко воплощает в жизнь программу по развитию собственной рыболовной и рыбоперерабатывающей отрасли. Новые требования вынуждают рыбаков и судовладельцев улучшать флот, повышать эффективность промысла и переработки рыбы. В первую очередь это коснулось судов, ведущих промысел пелагических видов – сельди и скумбрии.

Появилось более десятка относительно современных траулеров наливного типа, но подходящих орудий лова в стране нет, а пробы зарубежных образцов не были удачны. По совету коллег с судов компании *Blue Continent* из ЮАР, ведущих промысел у побережья Африки, рыбаки из Марокко обратились к российским специалистам. На суда *Cetus*, *Erika*, *Meua* были поставлены новые тралы «Атлантика-768», в результате чего уловы сразу выросли в 3-4 раза. Такой результат не скрыть, и через два года после первой отгрузки на стенд «Фишеринг Сервис» на выставке *Salon Halieutis* в Агадире пришло много заинтересованных рыбаков.

В апреле капитаны пяти марокканских траулеров изучали поведение тралов с различными настройками в



Судно Annelies Ilena выловило 7100 тонн ставриды с новым тралом «Атлантика-1790»



Марокканские капитаны знакомятся с производством тралов в Пионерске



Представители компании «Фишеринг Сервис» на фоне судна *Fagraber* – одного из лидеров на промысле в Северо-Восточной Атлантике – после успешных испытаний трала «Атлантика-2600»

гидролотке в Дании, и теперь к новому рыболовному сезону «Фишеринг Сервис» должен отгрузить еще девять тралов для Марокко. В том числе на три новых судна, владельцы которых готовы отказаться от проверенного поставщика в пользу современных технологий из России.

БОЛЬШЕ И ЛУЧШЕ

Промысел путассу в Северной Атлантике в этом году весьма результативен. Многие российские и европейские суда выбрали квоты

исторически использующих оснащение местного производства, оказались значительно хуже. Но два местных судна в этом году вышли на промысел с тралами из России. Навлиники *Fagraber* и *Borgarin* с тралами «Атлантика-2600» продолжили показывать прежние результаты. В одном и том же районе средние подемы составляли 500 тонн за траление на разреженных скоплениях, в сравнении с 300-350 тоннами на других судах. Сейчас «Фишеринг Сервис» поставляет орудия лова девяти судам с Фарерских островов,



РТМК-С «Александр Косарев» вышел на промысел ставриды с тралом «Атлантика-1660»

раньше, чем обычно. По словам капитанов, груз в Фарерской зоне набирали также быстро, как в районе Поркьюпайн. В подобных условиях не важно, какой трал установлен на судне. Но как только рыбалка пошла на убыль – стала заметна разница в эффективности орудий лова. Так, результаты фарерских рыбаков,

но в планах уже в 2020 году укомплектовать тралами большую часть местного флота.

После глубокой модернизации (увеличение длины на 5 метров и трюмов для хранения охлажденной продукции) исландский траулер *Huginn* также выбрал трал из Калининграда – «Атлантика-2300» с

уникальной сетной частью, исключая обьячку. Он также показал отличные результаты с первых выходов на промысел путассу: 2200 тонн за 5 промысловых суток. С учетом поставок этого года «Фишеринг Сервис» охватил 30% исландского рынка в своей нише. Амбициозная цель – 50% к 2021 году – теперь выглядит вполне реальной.

Как итог – самый большой трал заказан и для самого большого траулера *Maartje Theadora* (Голландия), ранее добывавшего путассу исключительно орудиями лова из стран Скандинавии.

С ЗАПАДА НА ВОСТОК

«Российские рыбаки в последние годы серьезно настроены поднять эффективность промысла. Сейчас главная цель «Фишеринг Сервис» – дать лучшие решения для лова скумбрии, сельди и минтая», – подчеркнул Андрей Федоров.

Следуя этой цели, компания провела два практических семинара для профессионалов из России – в гидролотке калининградского МариНПО и в гидролотке института *Sintef*. Цель семинаров – показ новых орудий лова, хорошо зарекомендовавших себя на промысле, и показ различных настроек тралов и траловых досок. В общей сложности на семинарах присутствовало более 30 капитанов и тралмастеров из «Норебо», РРПК, «Океанрыбфлота» и других компаний. Сейчас 85 судов этого бассейна используют на промысле тралы «Атлантика».

«Доставить трал из Калининграда во Владивосток или на Камчатку – не проблема. Трудности возникают тогда, когда мы пытаемся предложить здесь, в России, наши новые разработки, обкатанные за рубежом. Это никак не связано с нежеланием рыбаков использовать самые современные орудия лова. Проблемы внедрения высокоэффективных орудий лова на российском флоте обусловлены сложностью и затратностью бюрократической процедуры получения кодов ОСМ, которая не позволяет нашим капитанам приобретать новинки сразу после их успешного тестирования на промысле», – обратил внимание Андрей Федоров. □

Контакты «Фишеринг Сервис»:
office@fishering.com
www.fishering.com

Атлантика™

Ваш ключ к успеху!

разноглубинные тралы
для эффективного промысла любых видов рыбы
во всех районах мирового океана

• Супер-уловистые • Лёгкие • Манёвренные • Износостойкие



Канаты и дели

Первоклассные материалы собственного производства для любых задач и любых условий промысла



Сервис

Общемировой сервис выпускаемых орудий лова, включая тонкую настройку на борту и ремонт в любой части света



Снабжение

Оснастка и снабжение промысла - только от проверенных производителей и признанных мировых лидеров



На правах рекламы

Передовые технологии и материалы для
пелагического и придонного лова

Поставка **всех видов**
рыболовного оснащения

ООО «Фишеринг Сервис»

Россия, Калининград, ул. Багратиона, 119-1

office@fishering.com

+7(4012) 63-10-40

www.fishering.com

160+ разноглубинных тралов
выпускаем ежегодно



BERING-130. РОСКОШНАЯ ЯХТА ДЛЯ ПОКОРЕНИЯ ОКЕАНОВ

В прошлом номере журнал «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал читателям о международной компании Bering Yachts. На собственной верфи в Анталье (Турция) она производит экспедиционные и траулерные яхты длиной от 15 до 50 метров.

В этом номере журнала мы более подробно расскажем о принципах, которыми руководствуются судостроители из Bering Yachts, а также об особенностях их яхт на примере новейшей модели Bering-130.

SEMI-CUSTOM

Сразу отметим, что Bering Yachts придерживается концепции semi-custom (точный перевод с английского «полуиндивидуальный», в русском языке используется определение «полусерийный»). Это означает, что корпуса яхт и их техническое оснащение выпускаются серийно, а интерьеры и

отдельные элементы экстерьера создаются по индивидуальному заказу. Например, именно пожелания заказчиков определяют конфигурацию, расположение и даже количество кают. Индивидуальны также дизайнерские решения при отделке кают, для чего могут использоваться самые различные материалы. Semi-custom позволяет снизить цену, соблюдая эксклюзивность каждого судна.

Модели Bering Yachts поделены на линейки с говорящими названиями Voyager, Exploration, Expedition и Coastal. Описываемая нами Bering-130 относится к серии Expedition.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

BERING-130

- Длина 40 м
- Ширина 9,3 м
- Осадка 2,8 м
- Водоизмещение 479 т
- Запас топлива 84 т
- Запас воды 7,57 т
- Крузиная скорость 12 узлов
- Максимальная скорость 14 узлов
- Автономность > 6 тыс. миль
- Двигатели 2400 л. с.
(2 x Caterpillar C32 ACERT)
- Генераторы – 3 x Onan Marine 80кВт
- Каюты 6-10
- Категория CE / RCD «А»
(океаническое судно)

ЭКСТЕРЬЕР

Как и в случае с остальными яхтами Bering Yachts, солидные, мощные обводы 130-й модели напоминают современные стальные корабли Северного моря, построенные по высоким военно-морским стандартам (в команду компании входит русский военный конструктор).

Трехпалубная, с высоким надводным бортом в носу, Bering-130 спроектирована как трансокеанская яхта, способная элегантно и эффективно противостоять напору стихии. Португальский мостик и ходовая рубка не только изящны, но и функциональны.

ПЛАНИРОВКА

В длительном плавании владелец и его гости не просто проводят время на яхте, а живут на ней. Поэтому суда Bering Yachts проектируются так, чтобы это время прошло максимально комфортно для путешественников.

Напомним, что компоновку и расположение помещений надстройки можно изменить по желанию заказчика. В стандартном варианте Bering-130 на флайбридже предусмотрен огромный сандек, частично накрытый хардтопом. Для комфортного отдыха здесь предусмотрены большая ванна-джакузи, ветбар, лежаки для загорания и шезлонги.

На верхней палубе расположены ходовой мостик, каюта капитана и помещение под библиотеку. Кормовая часть палубы открыта, здесь предусмотрена обеденная зона на 10 человек и большие лежаки, в носовой части – еще одна открытая зона отдыха с лежаками, диваном и кофейным столиком.

Дополнительная обеденная зона на 10 человек – на главной палубе. Судостроители предусмотрели большие окна, позволяющие любоваться пейзажами. В средней части главной палубы расположены камбуз, дневной туалет и просторные хозяйственные помещения. В носовой части – апартаменты владельца яхты, включающие мастер-каюту с кроватью king size, просторную туалетную комнату и пространство для вещей. Выбор места для личного пространства владельца не случаен: каюта полностью отделена от других помещений, что гарантирует полную приватность, кроме того, не нужен трап.

На нижней палубе расположены четыре просторных каюты с большими кроватями queen size и ванными комнатами. Здесь также предусмотрены тренажерный зал, массажный кабинет и помещения экипажа.

КОНСТРУКТИВНЫЕ И МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА

Корпус Bering-130 изготовлен из морской стали АН-36, а надстройка – из морского алюминия. В Bering Yachts считают сталь оптимальным вариантом для корпусов яхт водоизмещающего типа. Сталь, как тяжелый материал, обеспечивает более плавный ход, и, соответственно, больший комфорт и безопасность. Другие плюсы этого материала – прочность, долговечность, огнестойкость, простота обслуживания и ремонта.



Морское путешествие еще никогда не было таким комфортным

И еще о безопасности. Ее усиливают водонепроницаемые переборки, которые делят корпус на шесть изолированных отсеков. Кроме того, все резервуары (водный, топливный, резервуар хозяйственной воды) на яхтах Bering встроены в корпус, благодаря чему яхты фактически имеют двойной корпус, что сохранит водонепроницаемость судна в случае повреждения корпуса ниже ватерлинии.

Все яхты Bering Yachts соответствуют гармонизированным стандартам Европейского союза CE Ocean, а также Американского совета по лодкам и яхтам, Американского бюро судоходства и Регистра Ллойда.

Морские дизельные двигатели Caterpillar имеют прекрасную ре-

путацию, они предназначены для длительной работы под нагрузкой. Благодаря экономичности главных двигателей и значительной емкости топливных танков Bering-130 способна на одной заправке преодолеть более 6 тыс. миль. Главные двигатели устанавливаются на мягких плавающих подушках с компенсаторами веса, что улучшает остойчивость яхты. В машинном отделении остается пространство для дополнительного оборудования, например, водоочистителя, генератора или инвертора, – по желанию заказчика.

Гидравлические носовые и кормовые подруливающие устройства Side-Power, а также бульб способствуют уменьшению качки и усиливают безопасность. А для подавления шума и вибрации используется новейшая технология подавления высокочастотного шума: вы скорее

услышите скольжение яхты по воде, чем гул двигателя.

Для Bering Yachts важно, чтобы все судовые системы работали надежно, поэтому на яхтах устанавливается оборудование только от хорошо зарекомендовавших себя производителей из США, Европы, Австралии и Новой Зеландии. □

Bering Yachts

**Представительство
во Владивостоке:**
Тел.: +7 914 545-25-95

Представительство в Москве:
Тел.: +7 (499) 350-50-61
e-mail: info@beringyachts.com,
russia@beringyachts.com
ru.beringyachts.com

РМУ SIFANG – ОТЛИЧНЫЙ ВЫБОР ДЛЯ РЫБОПЕРЕРАБОТЧИКОВ

Компания Sifang – высокотехнологичное предприятие, выпускающее оборудование для производства рыбной муки и рыбьего жира. Sifang предлагает российским переработчикам свои уникальные компактные рыбомучные установки для судов и рыбомучные комплексы для береговых заводов.



СУДОВАЯ РЫБОМУЧНАЯ УСТАНОВКА

Производительность компактных РМУ для выпуска рыбной муки и технического рыбьего жира – от 10 тонн сырья в сутки. Установки предназначены для судов различных типов – плавбаз, БАТМ, БМРТ и др.

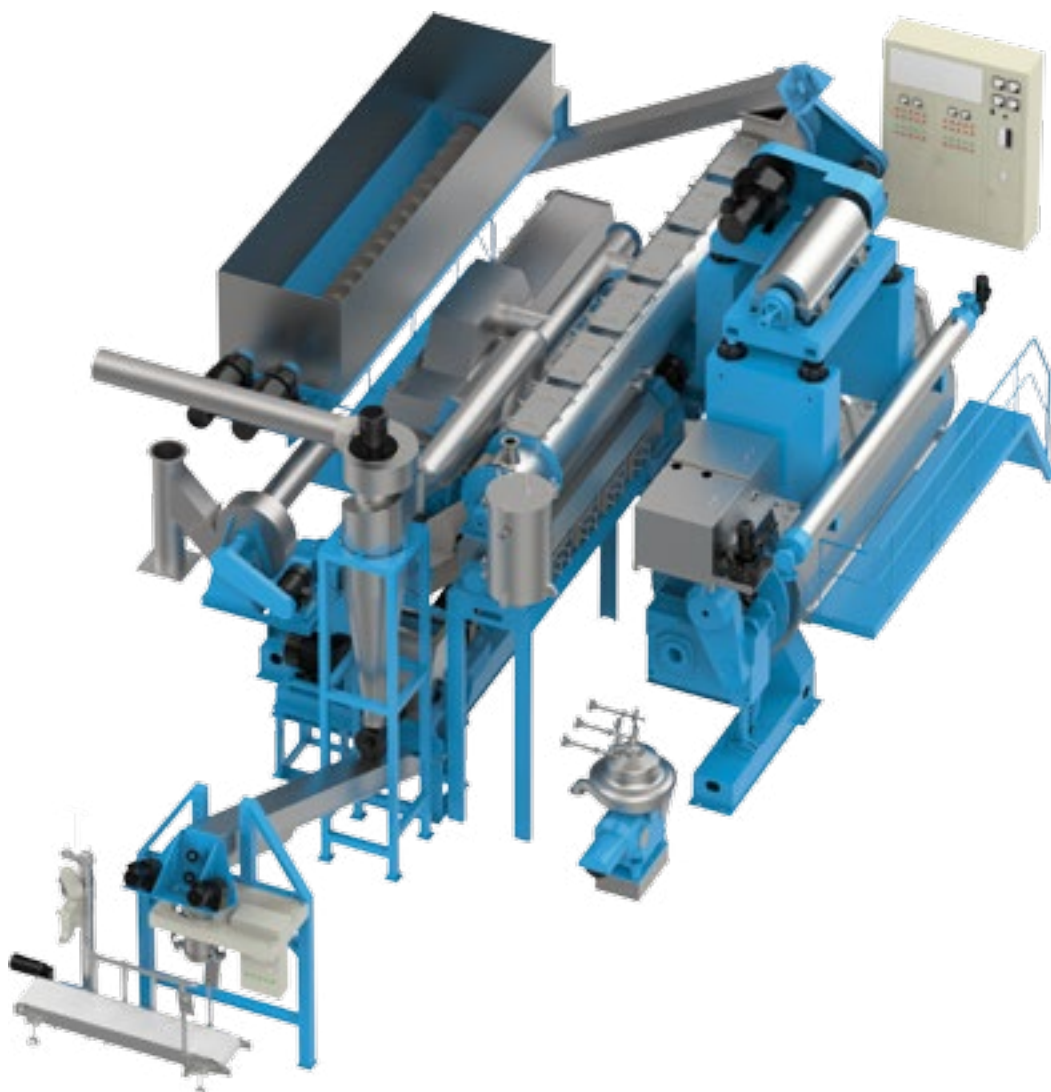
Мощность, технические параметры и спецификация установок Sifang варьируются по желанию заказчика с учетом конкретных задач, ожидаемого сырья и технических особенностей судна.

Установками Sifang можно оснащать новые суда либо ставить их взамен устаревших РМУ для повышения эффективности производства. Кроме того, возможно использование отдельных модулей Sifang для модернизации ранее смонтированных РМУ от различных производителей.

Электрическое оснащение установок Sifang соответствует требованиям международных классификационных обществ и Российского морского регистра судоходства.

По желанию заказчика дополнительно устанавливается сепарационное оборудование для очистки сточных вод РМУ, соответствующее требованиям МАРПОЛ.

Монтаж, техническое обслуживание и ремонт РМУ компании Sifang возможны в портах КНР, Южной Кореи и Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна России.



Судовые компактные установки



Изготовление и сборка компонентов РМУ

БЕРЕГОВОЙ РЫБОМУЧНОЙ КОМПЛЕКС

Производительность комплексов для производства рыбной муки и технического рыбьего жира с закрытой системой конденсации пара – от 10 тонн сырья в сутки. Они предназначены для использования на береговых рыбоперерабатывающих заводах.

Как и в случае с судовыми РМУ, мощность, технические параметры и спецификация комплексов Sifang варьируются в зависимости от задач, сырья и особенностей рыбоперерабатывающего завода.

В частности, по желанию заказчика комплекс может включать или не включать систему выпаривания бульона (очистки воды от белковых взвесей). Оснащение комплекса системой дезодорирования пара также на усмотрение заказчика.

Могут быть установлены роторные сушилки как змеевикового, так и дискового типа.

Для сырья с повышенным содержанием жира предлагаются специальные технологические схемы и оборудование. Линия по производству технического жира может быть укомплектована дополнительным оборудованием глубокой очистки, позволяющим получать медицинский жир. Предусмотрена поставка оборудования для автоматической паллетизации, а также системы дезодорирования воздуха в цеху.

ОПЫТ – БОЛЕЕ 20 ЛЕТ

Компания Sifang основана в 1998 году. Ее полное название – Zhejiang Longyuan SIFANG Machinery Manufacture Co., Ltd.

Главный офис и завод Sifang находятся в городе Жаошань, КНР. Производственные мощности за-

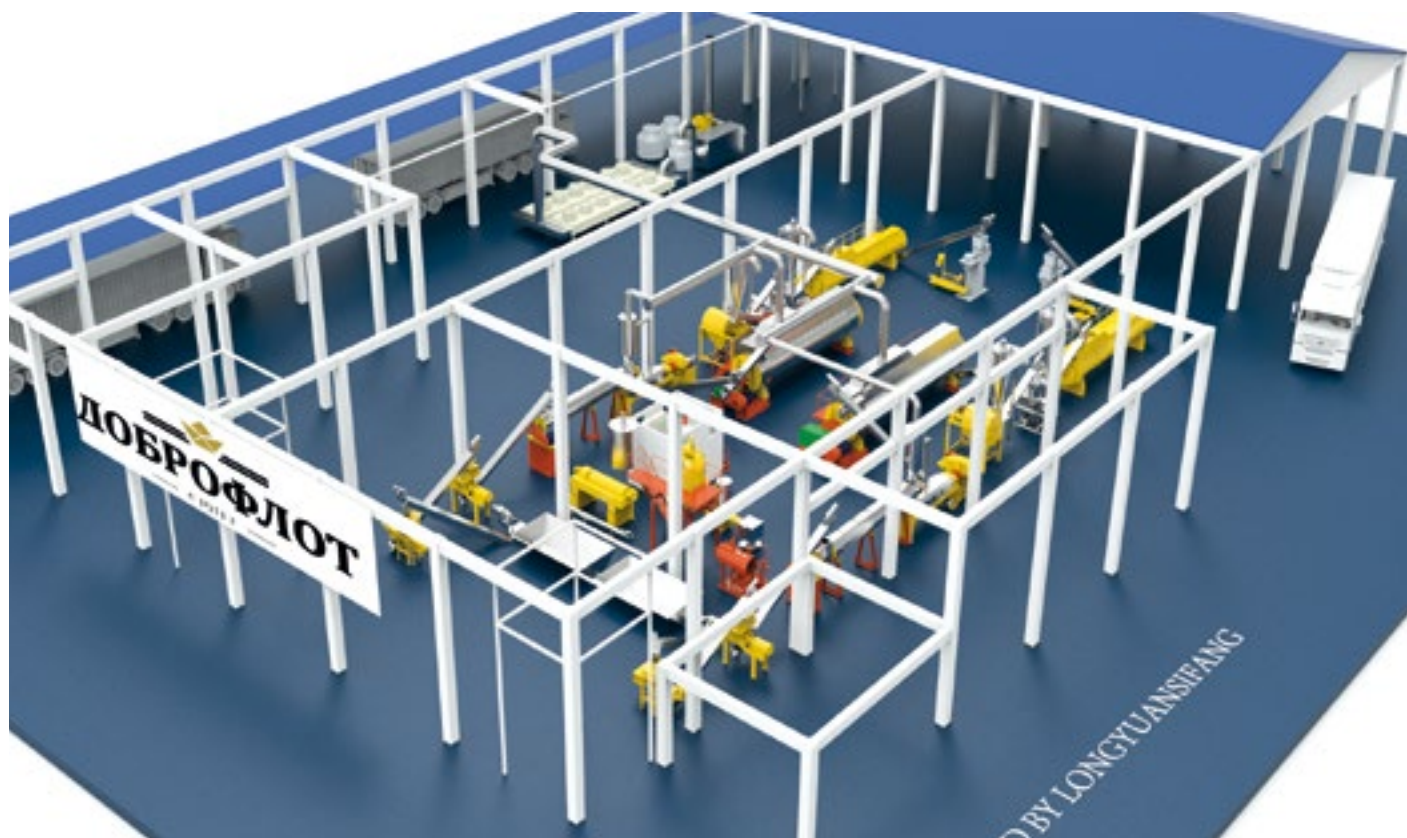
нимают площадь 5 га. Sifang имеет представительства в России, Индии, Мавритании, Нигерии, Вьетнаме, Индонезии, Омане, Таиланде и других странах.

При проектировании и производстве оборудования Sifang использует свои технологические наработки и уникальный опыт, накопленный за более чем 20-летнюю историю.

Среди сотрудников свыше 30 инженеров и научных работников, более 60 квалифицированных специалистов по монтажу и сервисному обслуживанию оборудования, а также свыше 20 переводчиков и специалистов в области внешнеэкономической деятельности.

ОТЛИЧНАЯ РЕПУТАЦИЯ

Процесс изготовления оборудования Sifang проходит систему многоуровневого контроля качества собственного ОТК на соответствие



международным стандартам. Высокое качество оборудования и сервисного обслуживания позволило компании Sifang первой среди всех китайских производителей РМУ получить сертификаты «Лицензии на производство специального оборудования, работающего под давлением» (Special Equipment (Pressure Vessel) Manufacture License) КНР и «Разрешения в области радиационной безопасности» (Radiation Safety Permit) КНР.

В 2009 году компания прошла сертификацию по стандартам ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 8001 и SGS. С 2010 года компания Sifang запатентовала несколько своих разработок.

В 2013 году Sifang признана «Предприятием, использующим новые достижения в области высоких технологий провинции Чжэцзян». В дальнейшем компания получила дипломы «Заслуживающего доверия предприятия провинции Чжэцзян», «Известного бренда провинции Чжэцзян», «Известного товарного знака провинции Чжэцзян», «Известного предприятия провинции Чжэцзян» и др.

НАШИ УСЛУГИ

- Консультирование и анализ технических условий заказчика.

СОРТА РЫБНОЙ МУКИ

	Паровая сушка				Огневая сушка	
	Super Prime	Aqua Prime	Prime (Taiwan Quality)	Standard Plus	Standard	FAQ
Протеин, %, не менее	68	69	67/68	66/67	65/66	64/65
Жир, %, не более	10	10	10	10-12	12	12
Влага, %, не более	10	10	10	10	10	10
Зола, %, не более	16	16	17	17	-	-
Соль/песок, %, не более	4	4	4	4	5	5
Песок, %, не более	1	1	1	2	2	2
TVN*, мг/100г	100	120	120	150	-	-
FFA**, %, не более	7,5	10	10	10	-	-
Гистамин***, ppm, не более	500	1000	-	-	-	-
Усвояемость****, %, не менее	-	-	94	-	-	-

- Проектирование и производство судовых и береговых рыбо-мучных установок.

- Проектирование и производство отдельных технологических блоков для РМУ.

- Контроль монтажа оборудования на судах в портах КНР и России.

- Пусконаладочные работы.

- Сервисное обслуживание.

- Поставка запасных частей и материалов. □

Адрес компании в КНР:
No. 1, Lanhua Rd, Ganlan Town, Dinghai, Zhoushan, Zhejiang, China
Тел.: +86 (580) 20-54-750 / 81-75-007 (офис), +86 150 200-830-85 (для русскоязычных клиентов), +7 984 158-95-70 (для русскоязычных клиентов)
Fax: +86 (580) 80-91-606
e-mail: info@zjlysf.com
www.zjlysf.com



Каталог оборудования Sifang можно скачать на нашем сайте или заказать у нас в бумажном виде.

Представительство в России:
690091, Владивосток, ул. Алеутская, 156, офис 309
Тел.: +7 (423) 249-52-91, +7 902 557-63-15
e-mail: rmu@zjlysf.com



МЫ ВОЗВРАЩАЕМ ЛЕГЕНДУ!

ТРАДИЦИИ
КАЧЕСТВО



ГРУППА
КОМПАНИЙ
«АНТЕЙ»

ВКУС

www.antey.group



РУССКАЯ РЫБНАЯ ФАКТОРИЯ

На правах рекламы



Андрей ДЕМЕНТЬЕВ

ТРАУЛЕР «МЕХАНИК КОВТУН» ВООРУЖИЛИ ВТОРЫМ ТРАЛОМ GLORIA HELIX 1760 XW

Холдинг «Норebo» приобрел уже второй трал Gloria Helix 1760 XW для траулера-процессора «Механик Ковтун». Трал будут использовать для лова скумбрии в восточной части Тихого океана. Решение о покупке принято благодаря хорошим результатам промысла скумбрии аналогичным тралом в водах северо-восточной Атлантики.

«Механик Ковтун» – траулер валовой вместимостью 7805 gt и длиной 105 метров. Построен в 1994 году в Виго (Испания). Оснащен главным двигателем Wärtsilä 7940 л. с., экипаж – 88 человек. Сверхширокий самораскрывающийся трал Gloria

Helix XW сконструирован для облова таких быстрых рыб, как скумбрия, когда лучшие результаты обеспечиваются благодаря высокой скорости траления. Конструкция трала максимально эффективна при облове рыбы у поверхности. В то же вре-

мя вертикальное раскрытие Gloria Helix XW специально уменьшено, чтобы получать более чистый, с минимальной долей прилова, результат.

Так, сельдь обычно плавает ниже скумбрии, и сравнительно небольшое вертикальное раскрытие трала снижает ее прилов во время добычи последней. А горизонтальное раскрытие, превышающее вертикальное в три-четыре раза, обеспечивает максимальную площадь облова. Существуют модели с окружностью 1408, 1584, 1760, 1920 и 2288 метров. Самораскрывающиеся канаты Helix – неотъемлемая часть конструкции, с высокой

эффективностью способствующая раскрытию всех секций трала.

Технический консультант производителя тралов – исландской компании *Hamriðjan* – Сэмундур Арнасон провел три недели на борту «Механика Ковтуна», внимательно отслеживая работу нового орудия лова на промысле скумбрии.

«21 июня мы вышли с Фарерских островов и направились в международную промысловую зону Баренцева моря. На вооружении у нас был новый самораскрывающийся трал *Gloria Helix 1760 XW* с 80-метровыми кабелями *Dynlce* и 16-метровыми траловыми досками *Thyborøn Type 15 VF*», – рассказал он.

По словам Сэмундура Арнасона, «Механика Ковтун» вел промысел скумбрии преимущественно у поверхности, используя ваера длиной 490-550 метров.

«С такими ваерами расстояние между досками составило 260 метров, между концами крыльев – 170 метров, вертикальное раскрытие – 57 метров, – отметил он. – Мы попробовали заглубить трал на 100 метров, чтобы посмотреть, как он поведет себя, и удивились результатам. Расстояние между досками выросло до 290 метров, между крыльями – до 180 метров. При этом вертикальное раскрытие снизилось до 55 метров, горизонтальное раскрытие увеличилось, и трал сохранил оптимальную форму».

«В этом рейсе у «Механика Ковтуна» благодаря использованию трала *Gloria* компании *Hamriðjan* уловы были не хуже, а очень часто даже лучше, чем у других добывающих судов. Новый трал обычно требует некоторого времени для оптимальной настройки досок, но команда быстро их отрегулировала. Это, конечно, не было неожиданностью, учитывая опытность экипажа траулера», – отметил в заключение технический консультант *Hamriðjan* Сэмундур Арнасон. □

HAMRIÐJAN HAMPIDJAN GROUP

Представительство в России:

Тел.: +7 906 238-17-24

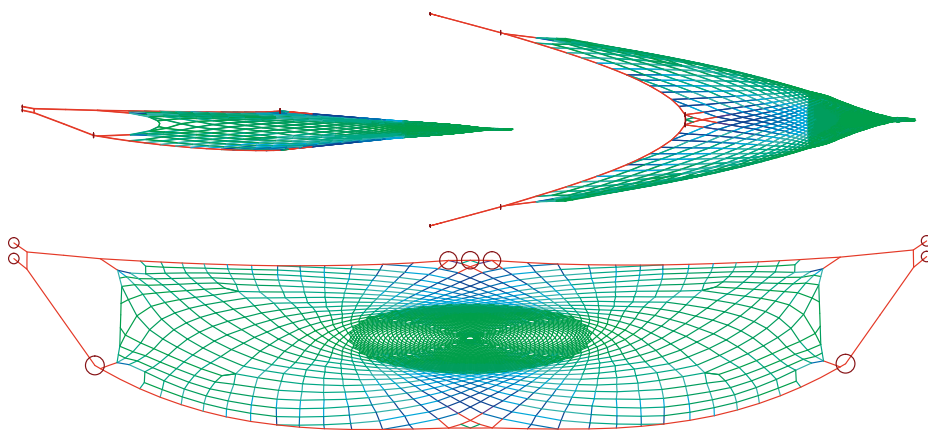
e-mail: sk@hampidjan.ru

Офис в Исландии:

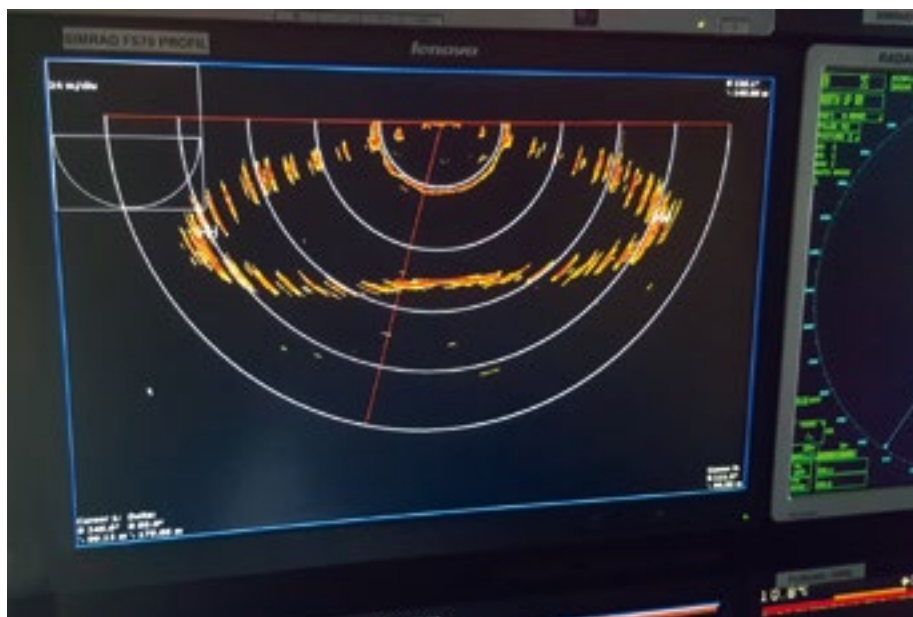
Тел.: +354 664-33-06

e-mail: jod@hampidjan.is

www.hampidjan.is



Трал Gloria Helix 1760 XW



Наталья СЫЧЁВА

РЫБОПЕРЕРАБОТКА В КОНТЕЙНЕРАХ? 120 ТОНН НЕ ПРОБЛЕМА!

Рыбаки Чукотского автономного округа первыми в России испытали на практике возможности модульного рыбоперерабатывающего комплекса: полноценный завод, который уместился в нескольких контейнерах, спроектировали и смонтировали для предприятия «Аквamarin» специалисты ООО «Технологическое оборудование».

К нынешней путине перед инженерами стояла задача увеличить производительность комплекса уже вдвое.

СЛОЖНЫЕ УСЛОВИЯ НЕ ПОМЕХА

Модульный береговой рыбоперерабатывающий комплекс – универсальное решение практически для любых условий эксплуатации. Лучшим подтверждением этого стал опыт чукотского предприятия «Аквamarin». В лососевую путину-2018 на новом заводе компании было выпущено 580 тонн качественной продукции – разделанной и замороженной рыбы, мороженой икры и молок, – которая с успехом разошлась на российский рынок.

Первый этап проекта предполагал создание мощностей, при которых предприятие способно выпускать до 50 тонн готовой продукции в сутки. Все это удалось реализовать за счет проверенных технологий.

Для разделки свежего сырья, поступающего на завод непосредственно с промысловых участков, была использована стандартная линия на основе пазового конвейера (так называемый покет), которая способна обрабатывать до 120 тонн рыбы в сутки. Таким образом, уже изначально инженеры заложили технический потенциал для увеличения при необходимости мощностей производства.

Вся логистика продукта и тары на заводе осуществляется по транспортным линиям.

Вопрос с заморозкой был решен за счет холодильной централи – агрегатной части на базе двух винтовых компрессоров фирмы Bitzer и

четырёх плиточных камер для контактной заморозки.

В отдельных помещениях разместились икорный цех и морозильное отделение для этого капризного сырья. Из-за транспортной удаленности самого производства на первом этапе было решено ограничиться выпуском замороженных икорных ястыков, но, как отмечают в «Технологическом оборудовании», по желанию заказчика подобные мобильные комплексы могут быть оснащены икорным оборудованием компактной серии для выпуска пробойной соленой икры.

Все необходимое оборудование и инженерные коммуникации были изготовлены на территории компании «Технологическое оборудование» и погружены в стандартные 20- и 45-футовые контейнеры. Такой модульный формат обеспечил отличную мобильность будущему береговому заводу: полноценное перерабатывающее производство было доставлено на место базирования и смонтировано в непростых условиях Крайнего Севера всего за 1 месяц.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ К НОВОЙ ПУТИНЕ

Этой весной из Владивостока в Анадырь отправилось дополнительное оборудование, которое позволит удвоить мощности перерабатывающего комплекса. Подготовкой к расширению возможностей озаботились заранее: в 2018 году по итогам конкурса, проведенного Северо-Восточным управлением Росрыболовства, ООО «Аквamarin» стало обладателем восьми новых рыболовных участков, и вполне естественно воз-

ник вопрос об обработке большего количества сырья.

«Первая путина на новом заводе прошла без нареканий: заявленная производительность была выработана полностью – 50 тонн готовой продукции в сутки. Поскольку «Технологическое оборудование» зарекомендовало себя с лучшей стороны, для решения новой задачи мы опять обратились к ним», – рассказал учредитель компании «Аквamarin» Олег ИГНАТОВИЧ.

Перед инженерами стояла цель не просто увеличить мощности перерабатывающего комплекса по приемке и заморозке продукции, но и качественно усовершенствовать технологическую цепочку с учетом запросов, которые поступали производителям рыбопродукции от покупателей.

«Отделение приемки сырья модернизировано с акцентом на более четкую сортировку рыбы как по виду, так и по размеру. Это позволит сразу формировать палеты с рыбопродукцией заданного веса, что упростит ее продажу и дальнейшую обработку после дефростации. Добавлен и участок тарировки с палетными весами», – описал одно из направлений работы в рамках проекта руководитель цеха металлоизделий ООО «Технологическое оборудование» Артем КОМАРОВ.

Планируется, что в нынешнюю путину в условиях возросшей загрузки завода цех шкерки без дополнительных изменений сможет перейти на обработку 120 тонн сырца. А вот морозильные мощности в связи с этим потребовали расширения. В дополнение к новым плиточным холодильникам специалисты производственно-инжиниринговой компании сделали обвязку цехов транспортерами для повышения скорости и эффективности рабочего процесса.

Возросшая мощность переработки потребовала дополнительной секции для заморозки молок и икры в ястыках. «Добавлено еще два холодильника для непрерывной заморозки ястыков меньшими партиями – так

икра не будет терять в качестве, ожидая полной загрузки большого холодильника», – пояснил представитель «Технологического оборудования».

Еще одно нововведение – участок заморозки неразделанной рыбы и рыбных голов, куда по специальным транспортерам будет поступать сырье с головорубов и замораживаться в отдельном плиточном аппарате. Сюда же в периоды пиковых нагрузок с сортировочной линии по желобу будет скатываться неразделанная рыба для отправки сразу на заморозку.

Планируется, что все усовершенствования позволят не только увеличить производительность завода в два раза, но и существенно расширить номенклатуру производимой продукции.

КАЧЕСТВЕННО И В СРОК

Модульный рыбоперерабатывающий комплекс стал первым подобным объектом на Чукотке, но, как отмечают в компании «Акварин», опыт первопроходцев оказался удачным.

«Уже на первом этапе проекта в 2018 году специалисты «Технологического оборудования» сработали быстро и слаженно, что позволило произвести монтаж в кратчайшие сроки и успеть к пугине», – поделился впечатлениями от взаимодействия с владивостокскими партнерами Олег Игнатович. Помимо качества работы и соблюдения сроков, важным достоинством инжиниринговой компании, по его словам, является гибкость при работе с клиентами.

В «Технологическом оборудовании» подтверждают: один из главных действующих здесь принципов – прямой контакт с заказчиком и плотная работа инженеров непосредственно на предприятии, где реализуется проект. Ведь наличие готовых технологических решений и отработанных схем для всех возможных типов рыбоперерабатывающих производств не может быть гарантией 100-процентного результата: всегда приходится учитывать условия, в которых предстоит эксплуатировать оборудование, а нередко продумывать уникальные для рыбоперерабатывающей отрасли решения.

Отдельно учредитель компании «Акварин» отметил «высочайший уровень специалистов, проектировавших завод», и внушающий доверие опыт «Технологического оборудования», который насчитывает уже более 20 лет.



Несмотря на компактность завода, вся логистика продукта и тары здесь осуществляется по транспортерным линиям



Модульный комплекс можно разместить максимально близко к месту промысла для переработки свежего сырья

ДО ВСТРЕЧИ НА ВЫСТАВКЕ

После модернизации завод ООО «Акварин» станет самым крупным рыбоперерабатывающим предприятием в Анадыре. Но и сейчас опыт реально действующего модульного производства вызывает большой интерес со стороны рыбопромышленных компаний.

Как отмечают в ООО «Технологическое оборудование», поступает большое количество запросов на перерабатывающие комплексы подобного формата. «В настоящий момент мы уже разрабатываем несколько проектов на будущий год», – сообщил Артем Комаров.

Презентацию возможностей модульного рыбоперерабатывающего завода ООО «Технологическое оборудование» готовится организовать на Выставке рыбной индустрии, морепродуктов и технологий (Seafood Expo Russia), которая пройдет в Санкт-Петербурге с 10 по 12 июля. Посетители стенда компании смогут получить

полную информацию о характеристиках подобных производств, а также узнать о возможностях модернизации стандартных решений.

Здесь же можно будет познакомиться и с последними достижениями в сфере переработки икры и рыбных отходов. В частности, инженеры ООО «Технологическое оборудование» представят широкой публике ноу-хау в области транспортировки (перекачки) недробленных отходов и целой рыбы при помощи перистальтического насоса. □

ООО «Технологическое оборудование»

г. Владивосток,
пр-т 100 лет Владивостоку, 159е,
строение 4

Тел.: +7 (423) 208-88-00

Тел.: +7 (423) 231-92-67

e-mail: re@dvtxno.ru

www.dvtechno.com

www.dvtechnotrade.com



КАТАМНЕЗ АМУРСКОГО ЛОСОСЯ

Неспокойное обсуждение планов на предстоящую «красную» путину в бассейне реки Амур, а также неоднозначные итоги прошлогодней путины спровоцировали повышенный интерес рыбацкого сообщества к этой тематике. Это неудивительно, ведь запасы амурских лососей эксплуатируют сотни добывающих и перерабатывающих предприятий, а также десятки тысяч представителей КМНС и рыбаков-любителей. Руководитель департамента анадромных рыб Всероссийского НИИ рыбного хозяйства и океанографии Сергей МАРЧЕНКО рассказал журналу «Fishnews – Новости рыболовства» о тенденции изменения популяций красной рыбы в Амурском макрорегионе.

ВЕРОЯТНО ВЛИЯНИЕ КЛИМАТИЧЕСКОЙ АНОМАЛИИ

– Сергей Леонидович, вы не первый год занимаетесь мониторингом лососей на Амуре. Можете прокомментировать результаты прошлогодней путины?

– В 2018 году в реке Амур и Амурском лимане было добыто 20,4 тыс. тонн тихоокеанских лососей, из них горбуши – 1,8 тыс. тонн, летней кеты – 4,4 тыс. тонн и осенней кеты – 14,2 тыс. тонн. Показатель неплохой, если учитывать, что в начале текущего века вылов тихоокеанских лососей в этом районе не превышал 3 тыс. тонн. Однако нынешний период – это период снижения запасов амурских лососей (рис. 1).

Максимальный вылов тихоокеанских лососей в XXI веке имел место в 2016 году, когда все категории пользователей добыли 63,1 тыс. тонн. В 2017 году вылов сократился до 26,3 тыс. тонн. В 2018 году снижение объемов добычи продолжилось. Оно было связано с уменьшением численности тихоокеанских лососей, и в первую очередь со слабыми подходами горбуши. Вполне вероятно, что деградация ее запасов связана с климатическим сдвигом. Так, в период ледостава в 2016 году из-за небольшого запаса снега, который в холодный период года играет роль теплоизолятора, в бассейнах нерестовых рек промерз сезонно-талый слой почв. Связывание грунтовых вод сопровождалось снижением расхода воды в нерестовых реках и стало причиной осыхания и промерзания нерестилищ, что привело к высокой смертности формирующегося поколения горбуши. В результате численность дочернего поколения горбуши, вернувшегося в 2018 году, была почти на порядок ниже численности родительского поколения, отнерестившегося в 2016 году.

МИФОЛОГИЗАЦИЯ РОЛИ ЗАЕЗДКОВ

– Какими основными орудиями лова пользуются амурские рыбаки?

– Особенностью амурского промысла является четкая дифференциация на две части. Первая – это добыча лососей в Амурском лимане и в приустьевой части Амура, вторая – в основном русле Амура. Различается рыбалка на этих участках орудиями лова и объемами добычи. В Амурском



Сергей МАРЧЕНКО

ском лимане и в приустьевой части реки Амур в основном используются ставные неводы, в том числе заездки, и сети. Здесь добывается в среднем две трети амурских лососей. В основном русле промысел, как правило, ведется сетями, и здесь вылавливают одну треть амурских лососей. Непро-

Чтобы представить масштабы использования сетей напомним, что лососевый промысел в Амуре ведется на участке от устья реки до Хабаровска, его протяженность около 1000 км. Иными словами, на каждые 100 метров реки приходилась 1 сеть.

Подтверждение того, что основным орудием лова амурских лососей являются сети, мы находим в результатах промысла в 2018 году. В этом же году внесен ряд важных изменений в правила рыболовства для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна. На реке Амур и в Амурском лимане:

- запрещено одновременное использование на рыболовных участках стационарных орудий добычи (вылова) (ставные невода, ставные невода типа «заездок»), закидных неводов и объеживающих орудий добычи (вылова) (плавные сети);
- запрещено применение ставных сетей при промышленном (прибрежном) рыболовстве;
- увеличено расстояние между плавными сетями, находящимися на тонении, до 1 км;
- уменьшены размеры плавных сетей.

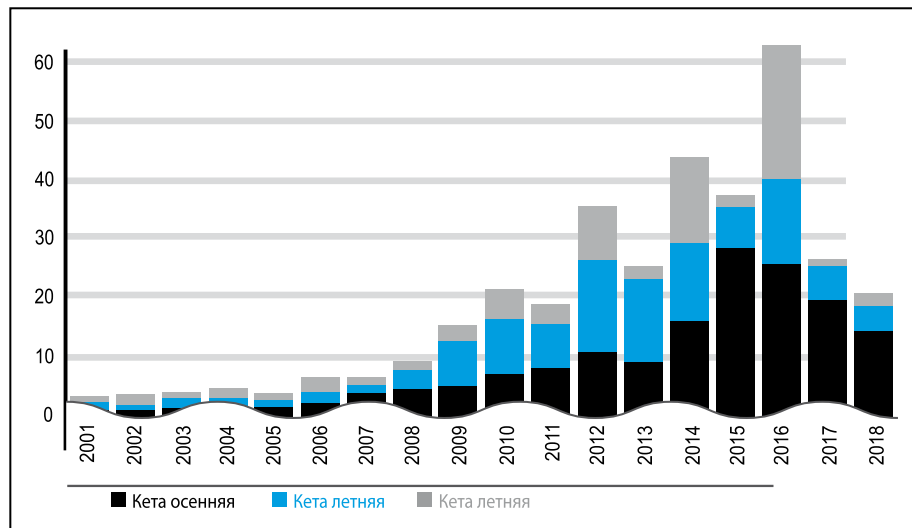


Рис 1. Динамика вылова амурских лососей в XXI веке

стые отношения между рыбаками, работающих на этих участках, и стали причиной информационных вбросов, которые мы наблюдаем в последние годы. Они же привели к формированию в обществе устойчивого стереотипа, который можно выразить фразой: «заездки – это стены смерти».

Однако анализ промысла показал, что основными орудиями добычи амурских лососей являются сети (рис. 2), количество которых в 2017 году превышало 9 тыс. штук (рис. 3).

Благодаря ограничениям рыболовства на Амуре резко снизилось количество плавных сетей. В том числе за счет рыбодобывающих предприятий, работающих в приустьевой части реки, которые сознательно выбрали в качестве орудий лова заездки. И тем не менее, несмотря на увеличение количества заездков и сокращение количества плавных сетей и их размеров в 2018 году, именно последние сформировали 55% улова амурских лососей.

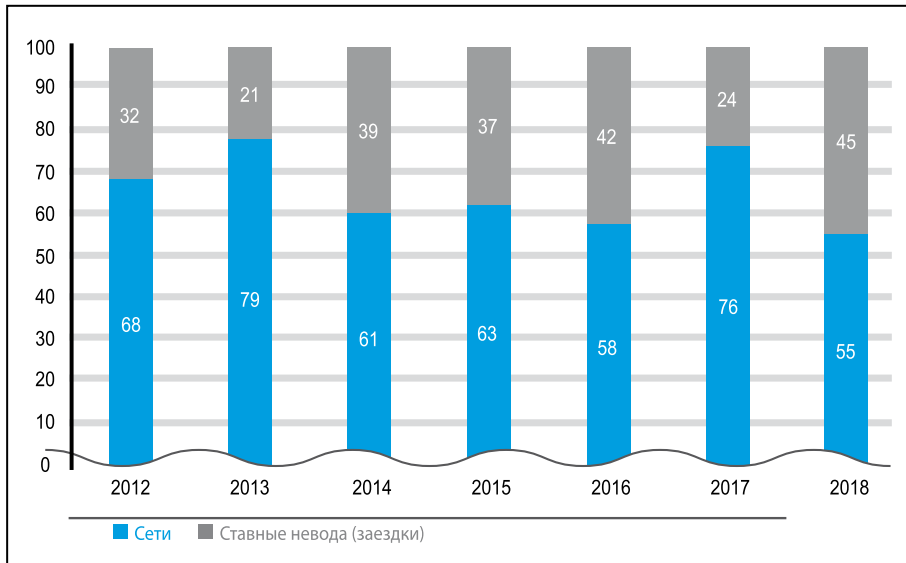


Рис. 2. Соотношение вылова амурских лососей сетями и ставными неводами в 2012-2018 годах

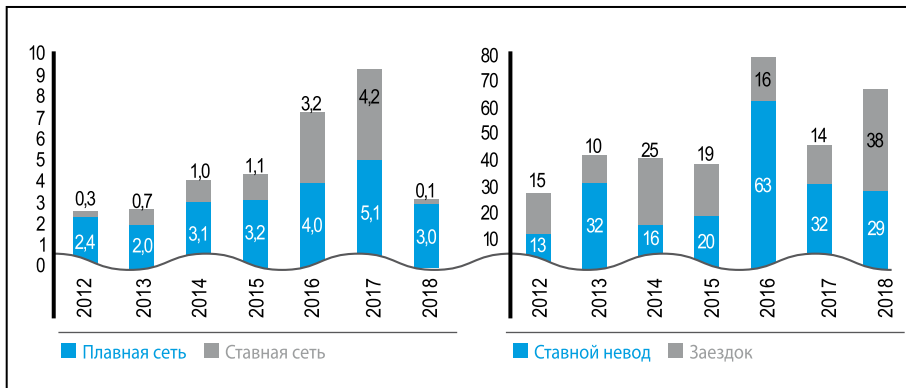


Рис. 3. Количество сетей и ставных орудий лова в 2012-2018 годах

Привлекательность использования сетей на лососевом промысле очевидна. Они не требуют капитальных вложений. Они просты в применении. И, наконец, они значительно дешевле заездков.

ИСТОРИЯ ПОВТОРЯЕТСЯ

– Были ли похожие ситуации за время наблюдений за промыслом на Амуре?

– Да, конечно. И по динамике вылова, и по влиянию климата, и по взаимоотношению между рыбаками сходные ситуации были и в царское, и в советское время.

Вылов тихоокеанских лососей в Амуре и Амурском лимане в 2016 году не идет ни в какое сравнение с объемами их добычи в начале XX века. Так, в 1910 году было добыто 99,1 тыс. тонн, а период уловов, превышавших 50 тыс. тонн, наблюдался в 1909-1913 годах (рис. 4).

Влияние климата на состояние запасов амурских лососей подробно

описано в научной литературе. Например, в работах В. Я. Леванидова «Закономерности динамики численности лососей в бассейне Амура и пути воспроизводства запасов» и Р. И. Енютинной «Амурская горбуша (промыслово-биологический очерк)». В частности, в них подробно рассмотрено влияние расхода воды и других факторов среды на становление численности формирующегося поколения.

Взаимодействие между рыбаками, добывающими тихоокеанских лососей в приустьевой части Амура (в том числе в Амурском лимане) и в основном русле реки, в начале века по накалу страстей ничем не уступало современной ситуации. И причины конфликта были аналогичными – недолов кеты в основном русле Амура, который связывает с переловом тихоокеанских лососей заездками в приустьевой части реки. К сожалению, и в начале XX, и в начале XXI века те, кто рассуждает о необходимости ограничения промысла (вплоть

до запрета) в приустьевой части реки, не поддерживают ограничений добычи лососей в основном русле.

– Как, по-вашему, следует определять промысловую нагрузку в зависимости от местоположения?

– Одним из способов снижения напряженности между рыбаками было жесткое закрепление объемов вылова за муниципальными районами Хабаровского края. Например, в Стратегии промысла тихоокеанских лососей и гольцов в Хабаровском крае и Еврейской автономной области в путину 2019 года рекомендуются ограничения объемов добычи осенней кеты от прогнозируемого вылова для реки Амур и Амурского лимана:

- Николаевский район – 61,05%;
- Ульчский район – 38,95%.

Кроме того, регулирование промысла амурских лососей выполняется по результатам научно-исследовательских работ. Полученные оценки мощности и направления миграционных потоков будут использоваться для подготовки научных рекомендаций для региональной комиссии по регулированию добычи (вылова) анадромных рыб.

ЗАПРЕТ НУЖЕН, ХОТЯ ОН И НЕПОПУЛЯРЕН

– На ДВНПС обсуждался вопрос о возможном запрете промышленного рыболовства лососей в бассейне Амура в Комсомольском, Нанайском, Амурском и Хабаровском районах Хабаровского края. Учитывая вероятные социальные последствия запрета, этот пункт не вошел в обсуждавшийся проект стратегии. Насколько такой запрет был бы целесообразен для восстановления запасов лосося с точки зрения науки?

– В окончательном варианте Стратегии промысла тихоокеанских лососей и гольцов в Хабаровском крае и Еврейской автономной области в путину 2019 года этот пункт присутствует. Более того, он есть в протоколе ДВНПС и вошел в приказ Минсельхоза России «Об установлении ограничения рыболовства в отношении отдельных видов водных биологических ресурсов и в отношении использования отдельных видов орудий добычи (вылова) в 2019 году».

Запреты и ограничения промысла всегда были и будут непопулярными мерами регулирования рыболовства. Однако мы руководствуем-

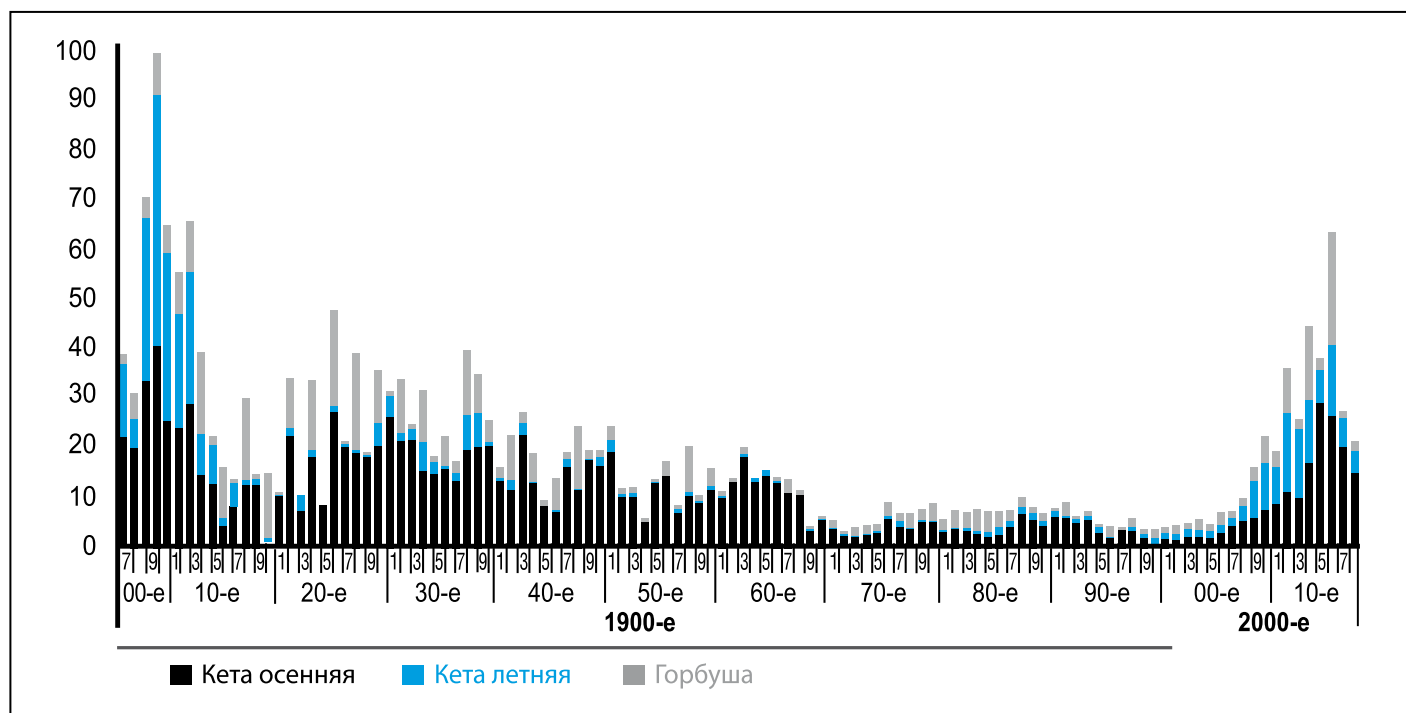


Рис. 4. Динамика вылова амурских лососей с 1907 по 2018 годы

ся статьей 2 закона «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов», которая предусматривает приоритет сохранения водных биоресурсов перед их коммерческим использованием. Аналогичные меры по регулированию промысла амурских лососей применялись в Советском Союзе. Об их эффективности мы можем судить по тому, что запас осенней кеты был сохранен, а его потенциал позволил достичь значительных объемов добычи в середине 2010-х годов. При этом меры, применявшиеся с 1950-х годов, были куда более жесткими. Так, вводился полный запрет на все виды рыболовства за исключением научного лова и в целях воспроизводства, а в приустьевой части реки работали лишь три заездка и ограниченное количество сетей.

Запрет, вводимый в текущем году, – вынужденный. Он обусловлен как снижением запасов осенней кеты в реке Амур, так и смещением основного района ее воспроизводства в реку Амгунь. Аналогичная ситуация наблюдалась в середине XX века: нерестовая часть ареала тихоокеанских лососей сдвигалась в нижнюю часть бассейна Амура и ограничения рыболовства проходили в том же направлении. Здесь необходимо отметить, что даже тотальный запрет на вылов осенней кеты в приустьевой части Амура и в Амурском лимане не обязательно приведет к росту ее вылова

в основном русле реки. Это связано с хомингом лососей: они для воспроизводства занимают не только родные реки, но проходят на нерестилища, с которых скатились мальками. Иными словами, более 50% производителей, миновав акваторию Амура, располагающуюся в пределах Николаевского и севера Ульчского районов, пройдут в реку Амгунь, а не будут подниматься по основному руслу Амура.

ЧЕМ ЧРЕВАТО ГЛОБАЛЬНОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ

– Происходят ли какие-то физиологические изменения амурских лососей вследствие экологических, климатических, промысловых и иных причин?

– Говорить о прямых физиологических изменениях, наверное, некорректно. Выход за физиологическую норму вследствие экологических, климатических, промысловых и иных факторов сопровождается смертью объекта, а его нахождение в пределах критических зон приводит к повышенной смертности и появлению разного рода уродств.

Кроме того, под влиянием селективности орудий лова наблюдается измельчание рыб, а излишний пресс промысла способен изменять сроки и интенсивность нерестовой миграции как родительских, так и дочерних поколений. Изменения климата и экологической обстановки также

влияют на численность рыб, изменяют сроки и динамику их миграций.

– Есть ли угроза промыслу лососей на Амуре вследствие глобального потепления?

– Угроза такая есть. За последние 35 лет средняя годовая температура воздуха в бассейне Амура выросла на 1,3-1,5°C. Дальнейший рост температуры может сделать амурский бассейн непригодным для воспроизводства тихоокеанских лососей. Отмечу, что отраслевой наукой накоплены сведения о негативном влиянии высоких температур на выживаемость кеты и горбуши, в том числе для Амура. Например, гибель кеты в Амуре в 2011 году стала следствием перегрева речных вод.

Однако влияние на тихоокеанских лососей оказывают и низкие температуры воды, например в периоды нереста, ледостава и пократной миграции молоди, а также во время ее выхода в морское побережье. Рассматривая глобальный процесс, необходимо говорить о климатическом сдвиге, который влечет за собой не только изменение температурных условий жизни, но и оказывает влияние на количество и частоту осадков, формирование паводкового и ледового режимов, развитие растительности и т.д. FN

Вопросы подготовил
Андрей ДЕМЕНТЬЕВ

УПАКОВКА DEYIN ДЛЯ ВАШЕЙ РЫБЫ, КРАБОВ, КРЕВЕТОК



Китайский холдинг Deyin Group специализируется на производстве гофрокартона и тарных материалов. В него входят три компании, расположенные в городах Циндао, Цзинань и Лункоу.

Deyin – один из лидеров в производстве упаковки для заморозки, хранения и перевозки рыбопродукции.

Тароупаковкой Deyin пользуются многие рыбоперерабатывающие предприятия России, Южной Кореи, США и Японии.

Специалисты Deyin спроектируют и изготовят упаковку (включая разработку макета оформления) в соответствии с техзаданием заказчика и доставят ее в порты КНР, Южной Кореи или Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна России.

Наши заводы оснащены современным высокотехнологичным оборудованием. Заводские лаборатории контролируют качество и безопасность продукции. Тароупаковка Deyin сертифицирована международными организациями по стандартизации, в том числе российскими.

ТАРА ДЛЯ ЕВРО БЛОК-ФОРМ

Коробки картонные складные склеенные для заморозки продукции в стандартных блок-формах (под блок-лайнер «Датский») 7,5 кг в горизонтальных плиточных морозильных аппаратах для заморозки фарша, филе, молоко, икры.



Вместимость варьируется от 0,5 кг до 7,5 кг (1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 1/6, 1/7, 1/12, 1/14 площади блок-формы). Картон ламинирован плен-



кой пищевого класса с двух сторон (стандарт Deyin) или, по желанию заказчика, только снаружи (корейский стандарт). Возможна ламинация снаружи и покрытие краской пищевого класса с внутренней стороны. Для склеивания коробок применяются низкотемпературные клеи производства Германии. Макет печатается на импортных принтерах, обеспечивающих высокое качество.

ТАРА ДЛЯ БЛОК-ФОРМ ЛЮБОГО РАЗМЕРА

Коробки картонные складные склеенные под блок-формы произвольных размеров (от 5 кг) для заморозки продукции в горизонтальных плиточных морозильных аппаратах. Вместимость – от 0,5 кг.

КРЕВЕТОЧНАЯ КОРОБКА

Предназначена для 0,5 кг или 1 кг плиточной заморозки без окошка или с окошком, а также 5 кг креветок штучной заморозки.

КРАБОВАЯ КОРОБКА

Коробки из гофрокартона с разъемными крышкой и доньшком или быстросборные (замки) с водоотталкивающим, стойким к морской воде покрытием. Предназначены для глазировки замороженного краба, дальнейшей транспортировки и хранения.



КОРОБКА EPP ДЛЯ ОХЛАЖДЕННОЙ РЫБЫ

EPP (вспененный полипропилен) – это легкий, ударопрочный и экологически безопасный материал, стойкий ко льду из морской воды. Ящики из EPP удобны для хранения и транспортировки охлажденной рыбопродукции, пересыпанной чешуйчатым льдом.

МЯГКАЯ УПАКОВКА



Предназначена для хранения замороженного филе или другой рыбопродукции. Используется для безвакуумной и вакуумной упаковки продукции. Предусмотрены засечки для отрыва. Высокое качество печати макета.

ТРАНСПОРТНАЯ УПАКОВКА (МАСТЕР-КАРТОНЫ И ГОФРОЯЩИКИ)

Мастер-картоны и гофроящики стандарта № 32, 7, 9, 4, а также произвольных размеров для хранения



и транспортировки замороженной рыбопродукции. Изготавливаются из гофрокартона с гофрой типа В, С, Е. Материал лайнеров выбирается заказчиком: чистая целлюлоза, смесь целлюлозы и вторсырья, полностью вторсырье.

Для повышения прочности между лайнером и гофрой клеиваются бандажные ленты (материал на усмотрение заказчика), а также используется специальная конструкция со стыком с боков и перекрытием верхних и нижних клапанов. Применяется водотталкивающее покрытие с наружной или с обеих стороны гофрощика.

ДРУГАЯ ПРОДУКЦИЯ

- евро блок-форма 7,5 кг (единичная или сдвоенная);
- блок-формы под креветочные коробки 5, 6, 7 штук по 1 кг из прочного алюминиевого сплава, стойкого к морской воде;
- вкладыш из ПВХ;
- лента обвязочная из полипропилена;
- термоэтикетка;
- сэндвич-бэги высокого качества для дорогих пород рыб;

– парафиновый блок-лайнер на 7,5 под евро блок-форму. □



QINGDAO DEYIN PACKING CO., Ltd

Адрес компании в КНР:
No. 198, Chengbei 4 Road,
Jimo City, Qingdao, Shandong,
China, 266200
Тел.: +86 (532) 875-168-99,
+86 150 200-830-85 (для
русскоязычных клиентов)
e-mail: info@deyinpackaging.cn
www.qddeyin.com,
www.deyin.ru

Представительство в России:
690091, Владивосток,
ул. Алеутская, 15б, офис 309
Тел.: +7 (423) 249-52-91,
+7 902 557-63-15
e-mail: vera@deyinpackaging.cn

Для удобства заказчика
принимаем оплату в рублях
на рублевый счет компании
в Bank of China.

Маргарита КРЮЧКОВА

НОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ КАМЧАТКИ

Как живет и развивается рыбохозяйственный комплекс Камчатки, ежегодно пишет «Fishnews – Новости рыболовства». В прошлом году в регионе, занимающем особое место на «рыбацкой карте» страны, продолжалась реализация инвестиционных проектов, а рыбаки взяли рекордные уловы. Удивила и лососевая путина.

КАЖДЫЙ ГОД – ПО РЕКОРДУ

В прошлом году российские рыбаки добились максимального (за четверть века) улова. У Камчатского края каждый год – новый рекорд: на этот раз рыбодобывающие компании региона освоили более 1,5 млн тонн, что на 30% выше уровня 2017 года. На долю Камчатки пришлось около 45% вылова в Дальневосточном бассейне и более 30% – от общероссийского показателя.

При этом производство продукции из водных биоресурсов, по данным оперативной статистики, составило 1,2 млн тонн.

«ЛОСОСЕВЫЕ» ВЫЗОВЫ

Небывалым подходом рыбы отмечена в прошлом году лососевая путина. Вылов на Дальнем Востоке составил 676 тыс. тонн. Камчатка из этого объема взяла почти 500 тыс. тонн – рекорд за всю историю научных наблюдений. На долю горбуши пришлось 413 тыс. тонн.

В пиковые дни предприятия ловили и перерабатывали за сутки более 16 тыс. тонн. А в 2012 году, когда был поставлен предыдущий рекорд в 254 тыс. тонн, суточный объем переработки не превышал 10 тыс. тонн. За десять лет в крае построили и модернизировали 22 рыбоперерабатывающих завода, суточная мощность которых от 150 до 360 тонн. На берегу было переработано 64% улова тихоокеанских лососей.

Губернатор Владимир ИЛЮХИН, комментируя результаты путины, отдельно отметил беспрецедентный уровень мер по борьбе с браконьерством, принятых государственными органами и рыбопромышленниками

ми, которые третий год направляют десятки миллионов рублей на привлечение внештатных инспекторов рыбоохраны.

Традиционно по итогам путины высоко оценили работу региональной комиссии по регулированию добычи анадромных видов рыб.

Однако богатый улов обозначил не только сильные, но и слабые стороны рыбохозяйственного комплекса. Предприятиям пришлось столкнуться с нехваткой мощностей для хранения и транспортировки лосося. К сожалению, так и не решены проблемы транспортного узла в Приморье, через который идут потоки рыбных грузов с Дальнего Востока.

«Мы ожидаем, что в течение четырех лет во Владивостоке должны быть дополнительно введены порядка 80 тыс. тонн холодильных мощностей», – прокомментировал эту тему замминистра сельского хозяйства – руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ.

В Камчатском крае также намерены расширить возможности по хранению рыбных товаров: запущены проекты по строительству дополнительных холодильных складов.

В регионе реализован и один из лучших механизмов регулирования промысла лосося, считает новый глава краевого министерства рыбного хозяйства Андрей ЗДЕТОВЕТСКИЙ. Это в том числе и результат конструктивной позиции рыбаков: они заинтересованы в сохранении ресурса и с пониманием относятся к мерам, принимаемым комиссией по анадромным, отметил министр.

Для того чтобы оперативно реагировать на вопросы рыбопромышленников, которые работают

на промысле лосося, в Камчатском крае поддержали беспрецедентное соглашение.

«На Камчатке, в том числе по моему настоянию, создана Ассоциация добытчиков лосося, которая, по сути, решает вопросы отрасли федерального масштаба, – объяснил Владимир Илюхин. – Возглавил ее бывший зампред краевого правительства, экс-министр рыбного хозяйства региона Владимир ГАЛИЦЫН. В ассоциацию вошли порядка 40 компаний – основных добытчиков лосося в регионе, осваивающих примерно 90% от всех объемов, которые есть на Камчатке. Их мнение относительно развития отрасли обязательно должно учитываться. Мы, в свою очередь, обязательно введем членов ассоциации в Камчатский рыбохозяйственный совет для того, чтобы у властей и контролирующих органов было полное взаимодействие с рыбаками».

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ КВОТЫ – НА ПРОБУ

В краевом министерстве рыбного хозяйства отмечают высокую инвестиционную активность предприятий. В рамках программы инвестиционных квот предусматривается строительство в России 33 рыбопромысловых судов, также заключен 21 договор, предполагающий запуск береговых заводов. Часть из этих проектов – инициатива камчатских пользователей.

Одно из старейших предприятий Камчатки – рыболовецкий колхоз им. Ленина – прошло отбор и заключило договоры на инвестквоты под постройку трех среднетоннажных сейнеров-траулеров. В качестве

площадки для реализации проектов был выбран судостроительный завод «Янтарь» в Калининграде. Первые два судна серии – «Ленинец» и «Командор» – спущены на воду в ноябре 2017 и марте 2018 года, третье – «Ударник» – в июне 2018 года. Новые суда обладают большими возможностями для промысла. Их постройка – событие не только для самой компании, но и для рыбохозяйственного комплекса всей страны.

В марте межведомственная комиссия провела новый отбор проектов под квоты на инвестиционные цели. На этот раз Рыбколхоз им. Ленина решил включиться в процесс, запланировав строительство крупнотоннажного судна: его ввод в эксплуатацию позволит получить объемы для освоения минтая и сельди.

Также РК им. Ленина участвует в программе инвестквот с проектом берегового завода в Петропавловске-Камчатском. Под запуск этого современного производства предусматривается выделение квот на добычу минтая и сельди.

С проектами заводов большой мощности под доли квот вылова минтая и сельди в программу также включились компании РКЗ «Командор» (дочерняя структура РК им. Ленина), «Камчаттралфлот», «Витязь-Авто».

Компании «Укинский лиман», «КЗБ-Донка», «Город 415» решили вложить средства в создание береговых предприятий, которые позволят получить для освоения ресурсы разнорыбцы на Восточной Камчатке, «Октябрьский-1» и «Заря» – на Западной Камчатке.

Береговые заводы будут выпускать самую разную продукцию, в том числе готовую к употреблению. Филе, фарш, пресервы, консервы, кулинария – это еще не полный список. Новые предприятия будут обеспечивать рыбным ассортиментом и внутренний рынок.

Развитие береговой переработки на Камчатке впечатляет. Оценить масштабы, например, позволяют производственные помещения завода «Камчаттралфлота» на площадке «Моховая» в Петропавловске. Под перерабатывающую базу занято 9 тыс. кв. метров. Суточная мощность будущего производства – 250 тонн мороженой продукции, по филе – около 100 тонн, рыбной муки – более 20 тонн, рыбьего жира – не менее 6 тонн. Также планируется выпуск консервов и пресервов. В перспек-



В 2018 году Камчатка выловила почти 500 тыс. тонн лососевых – рекорд за всю историю научных наблюдений

тиве компания будет обеспечивать внутренний рынок пресервами, кулинарной продукцией.

Уже в 2018 году два участника программы инвестиционных квот – «Укинский лиман» и «Витязь-Авто» – заявили о том, что ввели объекты инвестиций в эксплуатацию. Так, компания «Витязь-Авто» запустила современный береговой комплекс в селе Устьевое Соболевского района. Предприятие рассчитано на выпуск продукции глубокой переработки – филе, фарша, стейков. «Укинский лиман» ввел в эксплуатацию перерабатывающей комплекс в Карагинском районе производительностью 132 тонны продукции в сутки.

Однако, когда вышел приказ о распределении квот на 2019 год по пользователям, компании поняли, что объемов так и не получили. Вопрос о том, как усовершенствовать механизм инвестиционных квот, уже обсуждался с участием Росрыболовства и властей регионов на заседании правительственной подкомиссии, которую возглавляет вице-премьер – полпред президента в ДФО Юрий ТРУТНЕВ. В мероприятии участвовал и губернатор Владимир Илюхин. Предложены изменения правовой базы – доработка инструмента инвестквот продолжается.

ОЦЕНИВАЕТ БИЗНЕС

Участники программы инвестиционных квот пользуются и другими инструментами поддержки, предусмотренными в крае. Статус особо значимых инвестиционных проектов присвоен строительству завода «Витязь-Авто» в Устьевом, завода «Города-415» в Петропавловске-Камчатском, завода Тымлатского рыбокомбината в селе Красное.

Еще два проекта – по строительству береговых перерабатывающих комплексов в Олюторском и Карагинском районах – признаны масштабными. Создание новых производств дает толчок развитию отдаленных территорий. «Реализация проекта по строительству фабрики береговой обработки рыбы на территории Карагинского района позволит не только создать новые рабочие места, но и сохранить само село. И, безусловно, это еще одно местное производство, которое обеспечит население Камчатского края доступной и экологически чистой продукцией», – рассказала о проекте колхоза «Ударник» заместитель председателя краевого правительства Марина СУББОТА.

Инвестиционные проекты, получившие статус особо значимых или масштабных, вправе претендовать на господдержку.

Востребованными оказались и преференции территории опережающего социально-экономического развития «Камчатка». Режим ТОР действует в нескольких муниципальных образованиях Елизовского района, Быстринском, Карагинском, Олюторском, Пенжинском, Соболевском, Тигильском, Усть-Большерецком, Усть-Камчатском районах и Петропавловск-Камчатском городском округе.

Участие в ТОСЭР обеспечивает налоговые льготы, позволяет использовать свободную таможенную зону, получать консультационную поддержку, рассказал генеральный директор «Камчаттралфлота» Владимир КОТОВ.

«У нас на Камчатке действительно очень благоприятный инвестиционный климат, – считает руководитель компании. – Я уже много

лет занимаюсь этим бизнесом, и так комфортно мне не работалось никогда».

Статус резидентов территории опережающего развития уже получили 15 рыбохозяйственных организаций. Объем инвестиций по их проектам составляет свыше 9 млрд рублей. Число компаний рыбной отрасли, заинтересовавшихся плюсами TOP, год от года растет.

Как отметили в краевом минрыбхозе, во многом достигнуть положительных результатов отрасли помогла краевая программа развития рыбохозяйственного комплекса.

В целом за период действия региональных отраслевых программ, начиная с 2010 года, поддержку за счет средств краевого бюджета получили 38 инвестицион-

ных проектов. Речь идет о сумме в 488 млн рублей.

Объем капиталовложений в строительство современных береговых рыбоперерабатывающих заводов, а также в обновление и модернизацию флота за 2008-2018 годы составил более 40 млрд рублей.

УЛОВ ДЛЯ КАМЧАТЦЕВ

На Камчатке продолжают работать над организацией продажи покупателям рыбной продукции напрямую от производителей, без посредников. Краевые власти следят за ситуацией в рознице. Как показывают результаты мониторинга, рост цен удается сдерживать.

В регионе действует более 20

специализированных торговых точек, где рыбопромышленные компании напрямую продают свою продукцию. Наценка при этом, естественно, минимальная.

Также рыбаки участвуют в ярмарках камчатских производителей. Правительство края оказывает поддержку таким предприятиям, что позволяет им вести торговлю с минимальными надбавками.

Реализовывать жителям Камчатки свою продукцию планируют и компании, которые строят береговые комплексы по переработке в рамках территории опережающего развития. Так что новые проекты обеспечат не только налоговую отдачу и рабочие места, но и позволят расширить рыбный ассортимент родного региона. **FN**

ЛУЧШИЕ РЫБАКИ ТЕПЕРЬ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ НАГРАДУ

Успехи работников рыбной отрасли на Камчатке решили отмечать особым образом. В апреле принят закон «О наградах Камчатского края». Согласно этому документу в регионе появится новое почетное звание – «Знатный рыбак Камчатки».

Получить его смогут жители края, проработавшие в организациях камчатского рыбохозяйственного комплекса не менее 20 лет. Наградой будут отмечены высокое профессиональное мастерство, многолетний добросовестный труд, особые заслуги и достижения в производственной деятельности по добыче, обработке уловов, производству рыбной продукции.

У трудовых коллективов теперь есть возможность выступить с предложением о награждении коллеги. Ходатайствовать о присвоении звания также могут глава муниципалитета (на случай если у претендента нет основного (постоянного) места работы), губернатор, а также краевое министерство рыбного хозяйства.

Рассматривать ходатайства должна Комиссия по наградам, состоящая из представителей Законодательного собрания, правительства, Общественной палаты края. Решение о награждении будет принимать краевой парламент по представлениям, внесенным губернатором на основании заключения комиссии.

Звание «Знатный рыбак Камчатки» может присваиваться двум

гражданам в год. Вручение наград решено приурочить к профессиональному празднику – Дню рыбака. Помимо нагрудного знака, обладателю звания полагается премия – 25 тыс. рублей. При этом в 2019 году предусматриваются особые сроки внесения в комиссию ходатайств о награждении – с 1 августа до 1 октября.

«Цель закона, который разработан по поручению губернатора Владимира ИЛЮХИНА, – по достоинству оценить труд наших камчатцев в различных сферах, дать дополнительный стимул для новых побед», – прокомментировала первый вице-губернатор Ирина УНТИЛОВА. Почетное звание «Знатный рыбак Камчатки» учреждено, так как эта профессия стратегически важна для края, добавила представитель правительства.

В регионе также ежегодно проводят конкурс «Лучший по профессии» в рыбной отрасли. Его задача – показать престижность труда в рыбном хозяйстве, отметить тех, кто демонстрирует высокие результаты в работе.

DUTY FREE ДЛЯ РОССИЙСКОЙ РЫБЫ

Повышение отдачи от поставок на внешние рынки признали стратегической задачей на государственном уровне. «Международная кооперация и экспорт» – один из национальных проектов, предусмотренных «майским» указом президента Владимира ПУТИНА. Планируется развивать торговлю продукцией АПК, в том числе рыбными товарами.

Одна из задач – продвигать экологически чистую российскую продукцию. Власти Камчатского края предложили задействовать для этого магазины беспошлинной торговли. Как отметил губернатор Владимир ИЛЮХИН, открытие новых торговых точек под знаком Made in Russia или создание специализированных отделов в уже работающих магазинах Duty Free позволит значительно повысить интерес потенциальных партнеров к качественной российской экологически чистой продукции.

Глава региона обратил внимание на возможность упрощенного правового регулирования для экспортера, поскольку национальное законодательство страны, в которой расположены подобные магазины, освобождает такие товары от уплаты целого ряда пошлин и внутренних налогов.

ООО Проектная Компания



«ПОЛИТЕСТ»

Работы выполняются
в соответствии с требованиями
Российского
Морского Регистра Судаостроения

Разработка проектов и технической документации.

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

Разработка проектов замены главных двигателей и дизель генераторов.

Замена компрессоров, морозильных аппаратов. Радио и навигационного оборудования.

Оценка фактической прочности корпусных конструкций.

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

Кренование и взвешивание.

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

Дефектоскопия деталей и узлов неразрушающими методами.

На правах рекламы

690012, Владивосток, а/я 12140,
тел.: (423) 2279-898, 2719-440
тел./факс: (423) 2279-768. E-mail: Npkp@bk.ru
Пусан, Корея: тел.: (82-51) 468-2596,
факс: (82-51) 4682597, P3 (82) 10 35962572,
10 4819 2596. E-mail: npkpbusan@hotmail.com
КНР, Далянь: (+86) тел.: 151 640 842 50,
(+86) 411 826 989 32.
E-mail: Goroshenko.y@mail.ru ИСО 9001:2015

СУДОВЫЕ ДИЗЕЛЬНЫЕ И ГАЗОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ MaK и CAT®. ПРОПУЛЬСИВНЫЕ КОМПЛЕКСЫ. СЕРВИС ПО ВСЕМУ МИРУ.

На правах рекламы



Zeppelin Power Systems в России:
Телефон: 8 800 500 11 22
(звонок по России бесплатный)
zpr-company@zeppelin.com
zeppelinps.ru

LET'S DO THE WORK.™

ZEPPELIN
Power Systems





Алексей СЕРЕДА

КТО СКАЗАЛ, ЧТО РАБОТА В МОРЕ НЕ ЖЕНСКОЕ ДЕЛО?

Традиционная проблема рыбодобывающей отрасли – дефицит кадров. Не каждый готов уходить в долгие рейсы и заниматься там непростым трудом. Однако есть люди, для которых рыбный промысел – мечта всей жизни. Такую мечту воплотила помощник капитана Елена ПЕТРУЧАК, работающая на судне Южно-Курильского рыбокомбината. В интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» она рассказала о своем учебном и трудовом пути, добыче минтая и о том, что рыбацкая карьера девушкам вполне доступна – было бы желание.

– Елена, почему вы решили заниматься именно рыболовством?

– В море мне хотелось всегда, это был осознанный выбор. Дедушка очень любил зимнюю подледную рыбалку. Меня брали с собой, и, пока дедушка рыбачил, я каталась на коньках. Поэтому, когда предложили пойти на рыболовецкое судно, я не увидела в этом ничего страшного. Даже наоборот: мне понравилось у них работать.

– Но сперва вы прошли обучение, так?

– Да, я поступила на судовождение сразу же после того, как закончила школу. Училась в Дальрыбвтузе.

– Страшно не было? Ведь считается, что работа в море – это все-таки не женское дело.

– Кто вам такое сказал?! Женщины в космос летают, и вдруг – море не женское дело! Согласитесь, смешно.

– Согласен, что это стереотип, но ведь он имеет под собой основания. Эта работа связана с удалением от

дома, тяжелыми условиями, с преимущественно жестким мужским коллективом, другими лишениями. Я вот лично знаю только одну женщину-моряка – вас. Если бы такая работа считалась женской, женщины бы в этой профессии были, правильно?

– Конечно, я же есть!

– Вы все-таки исключение, но это не является тенденцией.

– Я вам объясню почему. Представьте, что ваша дочь пришла и сказала: «Папа, я хочу ходить в море, я буду капитаном!» Это бы у вас в го-

лове не уложилось, и вы ни в коем случае не посоветовали бы ей идти дальше к своей мечте. Вы бы испугались. Это нормальная реакция каждого родителя – испуг за своего ребенка. Поэтому девушки в море – исключение.

Мы до сих пор не можем взять старые понятия, стереотипы и разрушить их в собственной голове. Ведь эти исключения создает человек. Если ты для себя исключение – ты будешь исключительным. Если ты понимаешь, что у тебя, как и у другого человека, две руки, две ноги, голова и ты ничем от прочих не отличаешься, ты не будешь отличаться.

– А ваши родители сказали: «Вперед!»?

– Нет, я знала, что мне так не скажут. Поэтому подала документы, прошла первая волна, я уже была зачислена, прошла вторая волна... А потом на вопрос: «Ну что же будем делать, раз мы никуда не поступили?» – я просто ответила: «Мама, мы уже зачислены на бюджет, на первый курс!» Разговор состоялся, когда с момента поступления прошло полтора месяца. Это не было тайной, просто я четко осознавала, что мой выбор в любом случае только мой, как бы меня ни отговаривали, что бы родители ни делали. За пять лет ничего не изменилось.

Для меня, наверное, самым дорогим было услышать от мамы, что она не просто довольна мной и моим выбором, она счастлива и рада за меня. Потому что, во-первых, ей в определенной степени есть, за что переживать, а во-вторых, она оказывала поддержку, понимание. Абсолютно все время я чувствовала, что меня дома любят и ждут, а за мой выбор никак не осуждают. Согласитесь, быть осужденным в глазах общества еще ладно, а в глазах собственных родителей – это тяжело.

И сейчас мама испытывает не просто гордость за меня, а радость, потому что я с удовольствием прихожу на работу, хочу этим заниматься. Даже в заслуженном отпуске отдыхаю с мыслью, что скоро вернусь на судно.

– Как относились преподаватели?

– Хорошо. Всему учебному составу Дальрыбвтуза хочу сказать огромное спасибо, потому что они и учили всему, чему могли, и помогали, и объясняли. Разницы между девочками и мальчиками не делали, поглажек



Елена ПЕТРУЧАК

особых мы не чувствовали. Однако, если нам нужно было повторить три или четыре раза, нам повторяли три, четыре, пять, десять раз – сколько нужно, и это давало результат.

– Можете кого-нибудь из преподавателей выделить особо?

– Вы знаете, это было бы нечестно. Во-первых, по отношению к остальным преподавателям, во-вторых, у каждого ученика есть свои любимчики... В университете действительно грамотно подобранный профессорский и преподавательский состав. Более того, учились ребята с разных концов страны, и вуз восполнял различные пробелы в базовом образовании, которые у нас остались после школы. Мне повезло вдвойне, потому что я заканчивала лицей Дальрыбвтуза, затем поступила в этот университет, где уже все было знакомо. Так что выделить кого-то я не могу.

– В процессе учебы вы сталкивались с особенными трудностями или обошлось без переломных моментов?

– Эйфория, наверное, у каждого ученика заканчивается с первой практикой. Потому что вы выходите в море и понимаете, что не получится просто выйти на палубу и насладиться видом, поболтать, свесив ножки с борта, как в фильме. Нужно что-то учить, работать. В этом плане мне опять-таки повезло с Дальрыбвту-

зом, потому что мы ходили на паруснике «Галлада». И помимо обучения, у нас была эта возможность побыть наедине с морской стихией. Уверена, что, если бы практика проходила на каком-нибудь другом судне, мы бы просто работали и не увидели этой красоты.

На первой практике сложно было разделить учебу с той эйфорией. Потому что нужно учиться, запоминать информацию – вот здесь шкоты, а вон там нужно пойти отстоять вахту свою – и в то же время тебе хочется просто на все посмотреть со стороны и любоваться «картинкой». Но после трех-пяти дней это прошло.

– Проучились пять лет, и что было дальше?

– А дальше был выпускной, и я пошла искать работу по специальности. Просто стала ходить по компаниям: даже если вакансий не оказывается, всегда можно оставить резюме, если понадобится, позвонят. Достаточно много организаций посетила, и реакция на судоводителя-девушку, конечно, была специфической: «А давайте мы вас на сушу устроим, чего в море пойдете?»

Но в Южно-Курильском рыбокомбинате мне такого не сказали. Я с этой компанией познакомилась, потому что у них есть филиал во Владивостоке. Пришла, сказала, кем хочу работать, оставила документы. Мне перезвонили, но уже не из Владивостока, а с Сахалина. 4 июля прошлого



На капитанском мостике СРТМ «Вардхольм»

года я получила диплом, а в сентябре уже была на работе. Хочу выразить отдельную благодарность компании, что не побоялись взять девушку без опыта работы к себе на судно.

Согласно Трудовому кодексу компания сама организует и оплачивает сотрудникам дорогу до места работы и обратно. У ЮКПК во Владивостоке стоял транспортный рефрижератор, на нем я дошла до Южно-Курильска. А уже там поднялась на борт судна, где предстояло работать, – СРТМ «Вардхольм».

– **Значит, впервые Южно-Курильск вы увидели с моря? Какие были ощущения?**

– Для меня это было что-то дикое, знаете, как в тайгу съездить. Сама инфраструктура города замечательная, но когда к нему подходишь с моря... Столько красоты – невозможно описать словами! В сентябре там было еще зелено, дымили источники, издали на них виднелось что-то вроде наледи. Ощущение, будто смотришь японский фильм: трава, а на нее снег падает. В Южно-Курильске я провела неделю. Никогда не хотела посмотреть ни Курилы, ни Камчатку, но после того, как побывала на островах, поняла, что туда определенно стоит съездить.

– **А что сказал коллектив?**

– Мне с коллективом повезло. Во-первых, они меня научили всему, что знали. Ну по крайней мере, попытались вложить в мою голову весь опыт, который у них накопился за несколько

лет. Во-вторых, за все время работы мне никто не сказал, что я занимаюсь не своим делом и вообще «не женское это». Все помогали, где-то подсказывали...

Естественно, когда ты приходишь на работу после вуза, у тебя есть теория, есть определенный отрезок практики, но в каком-то смысле ты чистый лист. И от коллектива зависит, с чем сойдешь с судна. И в этом плане экипаж «Вардхольма» мне очень помог. Если где-то что-то не получалось, мне всегда подсказывали, всегда вместе делали. И в конце концов, то, что я сейчас готовый специалист, – это заслуга команды.

– **Вы же в своей должности коммуницируете с другими судами. Какая поначалу была у них реакция, когда по радиосвязи отвечал женский голос?**

– Первые два месяца было очень сложно, потому что они просто не воспринимали, что им вообще ответили. Было замешательство, недоумение, случалось, люди заикались. Потом привыкли. Было очень приятно, когда суда, которые работали рядом с нами, поздравляли с 8 Марта.

– **В какой момент вы почувствовали: «Да, у меня получается»?**

– Наверное, когда поняла, что мне доверяют. Я не могу сказать, сколько прошло времени, потому что всю информацию, все навыки давали порционно. Научили ставить трал, потом выбирать его, работать с комплексом... Причем могли не просто

сказать: «Сделаем так!», а спросить: «Как ты думаешь, пойдём так или вот так?», «Сейчас поставим или чуть еще потянем, попишем, посмотрим?»

– **Как приобретаются навыки поиска рыбы?**

– Это исключительно опыт, который можно перенимать только у капитанов, у старпомов. Вам может казаться, что вы видите абсолютно то же самое на эхолоте, что и они, но опытный рыбак сразу может определить, например, вид рыбы, ее характер. Как бы ни учили в институтах, в вузах, там вы такого никогда не узнаете. Все-таки изображение в книге по восприятию не сравнится с реальностью.

– **На каких объектах работали? Какая рыбалка понравилась больше?**

– Я застала только добычу минтая, поэтому полноценно сравнить не могу. Правда, у нас был еще небольшой промысел сельди с другими метеоусловиями, во льдах, квоту выбрали. Но с минтаем работать было интереснее.

– **Интереснее чем? Многие профессиональные рыбаки говорят, что промысел минтая очень захватывающий. А в чем драйв?**

– Наверное, как в обычной, любительской рыбалке. Я думаю, дело в процессе – найти, вычислить, догнать... А если вы еще поймали больше всех или просто улов хороший, то понимаете: вот, мы чего-то добились, это наш маленький «вклад в историю»!

Мы работали в экспедиции и каждое утро коллеги докладывали. Приходила смена, и я слышала: «А хорошо идем!» Конечно, это душу грело. Естественно, приятно, если ты где-то в чем-то лучший.

– **А рыбу едите сами? Свой улов особенно вкусен?**

– Да, я рыбоед. Свой улов, конечно, всегда вкуснее. Сейчас идешь по рынку, выбираешь рыбу домой и понимаешь – что-то не то, а на судне-то было!

– **По словам рыбаков, есть какое-то ощущение, когда в трал много взяли. Это как-то физически ощущается?**

– Это как предчувствие. Такое ощущение может быть только у рыбака на выборке – когда трал уже выбираете, вы понимаете. Смотрите –

ага, кутец всплыл! Значит, хорошо наловили. Начинаете тянуть, и... Когда ведете автомобиль, вы же ощущаете, когда он легко идет, а когда тяжело. Здесь то же самое чувство: чуть «подзастреваете» и понимаете – да, там много рыбы.

– Говорят, что у вас есть «чувство рыбы» – что она есть в определенном месте. Ощущаете такое или еще нет?

– Говорить – говорят (смеется)... Мне кажется, такое чувство есть у каждого рыбака, которому нравится его работа. Я ощущаю азарт. Мне очень нравится процесс – и когда ставят трал, и когда поднимают. Честно признаюсь, что с оборудованием на мостике разговаривала. Прямо: «Ну давай еще чуть-чуть протянем и тут пройдем!» То есть я просто ощущаю себя одним целым с судном. И каждый хороший штурман, любящий свою работу, будет ощущать себя так же.

– Первый рейс запомнился?

– Конечно. Я была шесть с половиной месяцев на судне, и они пролетели как один миг! Когда заполняла справку о плавании, я себе не верила, казалось, только вчера поступила сюда, а так много времени прошло.

– Какие были ощущения после рейса? Чувствовали, что уходили одним человеком, а вернулись немного другим?

– Я уходила менее раскованной, уходила с определенной целью. Во мне осталась целеустремленность, но я поняла, что могу быть жестче и сильнее. Я стала требовательной, наверное, по большей части, к себе, потому что с людьми ты работаешь постоянно и понимаешь, что от подчиненных нельзя чего-то требовать. Требовать ты можешь только от себя.

– Когда экипаж разъезжается после схода на берег, люди потом продолжают общаться друг с другом дистанционно или все успевают наесть друг другу?

– Определенно, общаются. Я никогда не думала, что люди, которые со мной работали, будут настолько принимать участие в моей жизни. В начале у нас оставался старпом на судне (команду не полностью поменяли), потом второй помощник, и я никогда не ожидала, что они просто поинтересуются, как я доехала, все ли со мной в порядке. Для меня это было приятной неожиданностью.

Мы все время друг с другом общаемся. И это не «дежурный» обмен картинками типа «Доброго утра!», это нормальные человеческие вопросы: где был, что делал, куда лучше сходить. Когда человек с вами списывается на суше, присылает фотографии, например, как ходил в кино, гулял с семьей, вы чувствуете за него искреннюю радость.

– А что у вас в планах? В чем очередная цель, какую задачу вы себе ставите на этом этапе жизни?

– Наверное, я все-таки хочу быть капитаном. Я не могу говорить, что обязательно стану, но стремиться я к этому буду, определенно.

– А что для этого надо? В чем отличие капитана от остальных?

– Наверное, в опыте, в определенном статусе и в уважении. Я вам могу точно сказать, что нет ни одного капитана, которого бы не уважал

фицит кадров. На ваш взгляд, с чем это связано?

– Во-первых, с длительными рейсами. Как правило, компания вовремя меняет экипаж, но все равно в море находишься долго. Кто-то может потерпеть, кто-то привязан к берегу, семье, а у кого-то есть иные причины – просто морская болезнь. Одно дело, когда люди преодолевают ее два-три месяца, другое дело – четыре, а то и полгода. Ну а заработком нас никто не обижал, мы были обеспечены.

– Вы изначально хотели работать в море. А вот, на ваш взгляд уже как будущего капитана, чем можно заинтересовать людей вашего возраста, студентов, школьников, идти на рыбный промысел? Как вы считаете, чего не хватает сейчас? Может, каких-то информационных кампаний?

– Честно говоря, я думаю, что в большей степени нехватка кадров связана с информационной полити-

Быть капитаном – это не просто быть человеком, который занимает должность капитана и которого все вокруг уважают. Это значит знать, что такое море, понимать эту стихию и уметь чувствовать не только рыбу, но и каждого человека на судне.

экипаж. По крайней мере, в нашей компании. Если вы не будете обладать опытом, навыками, харизмой и любить свою работу, вы никогда не дорастете до капитана. Если вас не уважают подчиненные, вы никогда не будете начальником.

И быть капитаном – это не просто быть человеком, который занимает должность капитана и которого все вокруг уважают. Это значит знать, что такое море, понимать эту стихию и уметь чувствовать не только рыбу, но и каждого человека на судне. У любого человека, который хочет чего-то добиться в жизни, и есть какая-то наивысшая ступень, которой хочется достичь, а потом можно и на пенсию. В моем случае – это стать капитаном. Конечно, для этого придется очень много работать и приложить максимум усилий.

– Мы общаемся со многими рыбодобывающими компаниями и видим, что в отрасли довольно большой де-

кой государства. Потому что всегда рассказывают, насколько опасен и тяжел морской труд, его представляют как что-то такое невероятное – как в космос полететь! А на самом-то деле любая порядочная компания организовывает промысел максимально безопасно. Никому не выгодно, чтобы утонул человек или судно, ни одна организация не хочет так рисковать. К тому же идут многочисленные проверки, все постоянно контролируется государством, в компании есть определенные чек-листы, которые выполняются. Думаю, что людям надо рассказать, что современный рыбный промысел безопасен в большей степени. Это далеко не так страшно, как кажется. Нужно это донести.

– Что бы вы могли посоветовать девушкам, которые задумываются о морской, рыбацкой карьере?

– Хорошо учиться и не бояться трудностей. FN

fishing.

High performance ropes
for all trawling and purse
seine applications.

ВАЕР для тралового
и кошелькового лова
БРАЙДОН-БЕКАЕРТ

DYFORM®
marblue®
starfish

Агент в РФ:
Тел.: +7 9062381724
E-mail: sk@hampidjan.ru

Tel: +44 (0) 1302 565111
E-mail: fishing@bridon-bekaert.com
www.bridon-bekaert.com



Маргарита КРЮЧКОВА

АУКЦИОНЫ ДЛЯ «УНИКАЛЬНОЙ ПОДОТРАСЛИ»

Принятие закона о крабовых квотах запомнилось эмоциональными выступлениями депутатов и сенаторов и попытками объяснить, чем «рыбаки» отличаются от «краболовов». Госдума попробовала успокоить бизнес рекомендацией правительству.

ИЗ ПАРЛАМЕНТА – ЗА МЕСЯЦ

Скорость принятия законов в нашей стране бывает разной. Одни инициативы ждут своего часа годами, другие выходят с поразительной быстротой.

Проект федерального закона, предусматривающий введение крабовых аукционов, стремительно проделал свой путь в Госдуме. Хронологическая цепочка такова: 19 марта 2019 года правительство внесло документ на рассмотрение нижней палаты парламента, 4 апреля законопроект приняли в первом чтении, 9-го – во втором, 10 апреля – в третьем; 22 апреля изменения были одобрены сенаторами; дата подписания президентом – 1 мая.

В день, когда резонансный проект поступил в Госдуму, министр сельского хозяйства Дмитрий ПАТРУШЕВ общался со СМИ во Владивостоке: московские представители прибыли на Дальний Восток, чтобы обсудить увеличение отдачи от АПК и вопросы рыбной отрасли.

Ответы главы Минсельхоза журналистам не оставляли сомнений: власти твердо намерены принять закон. «Поработаем с ним какое-то время, и будет введен в действие», – не слишком гладко, но вполне определенно высказался Дмитрий Патрушев.

Его спросили, будут ли учтены мнения бизнеса, депутатов Дальнего Востока, которые выступали против крабовых аукционов. Выслушиваются все стороны, а решения принимаются «исходя из интересов страны, интересов экономики, дальнейшего развития», патриотично ответил министр.



Чиновники уверены, что крабов ловят не рыбаки, а краболовы

Рентабельность крабового бизнеса сегодня составляет около 100%, а вот отдача от него для государства невелика, флот не обновляется, инвестиции не идут, говорили сторонники принятия закона на различных площадках. Не забывая напоминать, что курс поддержан президентом и правительством.

Крабовая инициатива родилась не «с бухты-барашки, а на основании серьезных поручений президента, правительства», заявил, например, на заседании Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию сенатор Сергей МИТИН.

Что же касается стремительности принятия закона, здесь сторонники изменений активно ссылались на то, что деньги от аукционов уже запланированы в бюджете.

Так, «исключительно важным для наполнения бюджета» законопроект назвал председатель Комитета ГД по природным ресурсам, собственности и земельным отношениям Николай НИКОЛАЕВ. Нужно успеть, чтобы торги прошли уже в этом году и обеспечили запланированные поступления, сказал он. О том, что доходы включили в прогноз еще до того, как аукционный механизм предусмотрели в законодательстве, депутат не упомянул.

Неоднозначные подходы к бюджету – не единственное, что привлекло внимание отраслевого сообщества при принятии крабового закона. Один из основных вопросов к процессу прохождения документа: почему его предмет не был признан сферой совместного ведения РФ и субъектов Федерации. «Мы не говорим об использовании

самого природного ресурса. Здесь мы говорим о порядке допуска или правилах допуска хозяйствующих субъектов к распределению этой доли, не более того. То есть речь идет о хозяйствующих субъектах и их взаимоотношениях с государством, а не о распределении самого ресурса», – так туманно прокомментировал эту тему Николай Николаев.

Другой депутат, Алексей ДИДЕНКО, обратил внимание на то, что вопросы природных ресурсов и охраны окружающей среды отнесены к предметам исключительного ведения РФ впервые за 15 лет.

Между тем реакция от регионов, конечно же, была. «Бюджетные потери по субъектам Федерации оцениваются в размере от 100 млн до 1 млрд рублей. Наши оппоненты из правительства говорят, что за два года от аукционов будет получено 82 млрд рублей. Хотя гарантии таких поступлений нет. При этом никто не посчитал потери, которые все-таки будут у регионов, у бизнеса. Никто не ответил, как они получают компенсацию», – комментировала сенатор Елена АФАНАСЬЕВА.

При рассмотрении закона на заседании Совета Федерации очень ярко выступил экс-министр сельского хозяйства, а ныне первый вице-спикер СФ, сенатор от Чувашии Николай ФЕДОРОВ. Как и его преемник на посту главы Минсельхоза Александр ТКАЧЕВ, Николай Федоров решил разделить «рыбаков» и «краболовов». «Речь не идет о рыбаках, и не все рыбаки выступают против этого закона, речь идет о краболовах! Это уникальная подотрасль. Знаю не понаслышке, потому что курировал как министр сельского хозяйства это направление. И здесь говорили о том, что 100-процентная рентабельность у краболовов – не у рыбаков. У краболовов, которые на 95% добытую продукцию отправляют за рубеж», – заявил сенатор о крабовом бизнесе.

В новом законе, как сказал Николай Федоров, должна быть обеспечена справедливость «для нашей страны, для наших потребителей и развития промышленности, в том числе и рыбодобывающей».

В целом обсуждения крабовых аукционов и в нижней, и в верхней палате парламента проходило бурно. Отметим, что и в Госдуме, и в Совете Федерации крабовый



Николай НИКОЛАЕВ, депутат Государственной Думы

«Исключительно важным для наполнения бюджета» законопроект назвал председатель Комитета ГД по природным ресурсам, собственности и земельным отношениям Николай НИКОЛАЕВ. Нужно успеть, чтобы торги прошли уже в этом году и обеспечили запланированные поступления, сказал он. О том, что доходы включили в прогноз еще до того, как аукционный механизм предусмотрели в законодательстве, депутат не упомянул.

закон был принят большинством голосов – не единогласно. Немалый интерес у читателей Fishnews вызвали подробности голосования: кто из парламентариев как распорядился своим голосом.

КАКИМ ВЫШЕЛ ЗАКОН

После второго, основного, чтения законопроект о квотах добычи крабов в инвестиционных целях претерпел определенную трансформацию. Срок предоставления права на вылов увеличили до 15 лет, тогда как в документе, который правительство вносило в Думу, предусматривался 10-летний период.

Применительно к новому виду квот планируется распределять общий допустимый улов в размере 50% ОДУ, распределяемых к квоте добычи в морских водах. Были предложения по изменению этого

процента, однако поддержки у думского большинства они не нашли.

Разработчики законопроекта ссылались на то, что в правительстве шли дискуссии о реализации 100% объемов, и назвали выбранную по крабу модель «компромиссной». «Мы понимаем, что это может серьезно ударить по различного рода компаниям. Поэтому была выбрана такая оптимальная модель, компромиссная – 50%», – заявлял по этому поводу замминистра сельского хозяйства, руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ.

Не появилась в законе конкретизация по объектам инвестиций. Отраслевой регулятор, правда, практически сразу заявил, что в подзаконной базе предусмотрят суда для промысла краба.

Не были в итоге приняты и поправки о том, чтобы отложить сроки вступления закона в силу до 2020 года. Отказу от переходного

периода дал своеобразное объяснение Сергей Митин: если торги будут проведены до 1 ноября, право на добычу будет предоставляться с 1 января следующего года, так что бизнесу и так дается время для адаптации, сказал сенатор.

Еще одним ключевым вопросом стало следование принципу «сначала судно – потом право на добычу». Такое правило уже предусмотрено по «классическим» инвестиционным квотам, включенным в закон о рыболовстве в 2016 году. Отступление от принципа «сначала строим – потом ловим» может привести к появлению «квотных рантье», выражал беспокойство депутат Андрей АНДРЕЙЧЕНКО. Говорили об этом и другие парламентарии. Однако в итоге поправки отбор не прошли.

Для борьбы со злоупотреблениями законодотворцы предложили другой инструмент: приостанавливать действие разрешения на вылов, если власти при проверке найдут основания для досрочного расторжения договора на долю квоты. Действие промыслового билета будет приостанавливаться до вступления в силу судебного решения. На реализацию инвестпроекта при этом отводится не более пяти лет со дня заключения договора.

Когда идея о «крабовом переделе» только проникла в публичное пространство, практически сразу стали говорить о последствиях для экономики и социальной сферы прибрежных регионов. При рассмотрении изменений в Госдуме и Совете Федерации эта тема тоже не осталась без внимания. В итоге в законе оговорено, что пользователи должны быть зарегистрированы в прибрежном регионе, относящемся к рыбохозяйственному бассейну, в котором выделена квота. Однако привязки к конкретному краю, области, округу нет.

Сенатор от Магаданской области Анатолий ШИРОКОВ при рассмотрении закона на комитете СФ обратил внимание, что закон позволит квотам перераспределиться по бассейну – Колыма и Чукотка будут терять объемы, что отразится на бюджетах регионов, социальных проектах. Но выступление парламентария осталось без ответа.

Проводить торги решено в электронной форме. К этому можно относиться как угодно, но на сегодня никто еще не придумал «более

честного и открытого способа» проведения аукционов, заявил Николай Николаев (он выступил одним из инициаторов поправки об электронном формате). Однако такую веру в силу современных технологий разделяют не все. В отрасли к электронным аукционам очень много вопросов, обратил внимание Андрей Андрейченко. В доказательство своих слов депутат напомнил о торгах по рыболовным участкам.

Кстати, правомерность вопросов по проведению аукционов в электронном виде признал и регулятор. Электронные торги по аквакультуре вызвали много наре-

Выступления чиновников только подогрели опасения. О том, что отрасль переходит от исторического принципа к аукционному, заявил вице-премьер, руководитель аппарата правительства Константин ЧУЙЧЕНКО.

Отраслевой регулятор, правда, постарался заверить рыбаков, что изменения коснутся только краба. Илья Шестаков не раз подчеркивал, что Минсельхоз и Росрыболовство не видят необходимости в распространении нового вида квот на иные виды водных биоресурсов, такая же позиция у курирующего вице-преьера Алексея ГОРДЕЕВА.



Депутат Андрей АНДРЕЙЧЕНКО и сенатор Елена АФАНАСЬЕВА последовательно выступали против изменения законодательства

каний, отсюда и опасения бизнеса за прозрачность процесса, отметил на одном из совещаний замруководителя Росрыболовства Петр САВЧУК.

ПОСЛЕДУЕТ ЛИ РЫБА ЗА КРАБОМ

Новый закон не оставил равнодушными не только компании, которые специализируются на промысле крабов. Не забыт и пункт утвержденной правительством дорожной карты по развитию конкуренции – о перераспределении раз в три-пять лет части квот на электронных торгах. Без уточнения, о каких видах водных биоресурсов идет речь.

Новый закон не нарушает в целом исторического принципа распределения квот, заявлял регулятор. С параллелями между аукционами начала 2000-х и крабовыми торгами он не согласился. Тогда квоты на аукционах продавались на ежегодной основе, а теперь дается возможность долгосрочного планирования, заявил глава Росрыболовства. Кроме того, отметил Илья Шестаков, тогда компании были финансово несостоятельны, вынуждены были кредитоваться, в том числе у иностранцев.

«Сейчас мы говорим о небольшом сегменте и четко понимаем, что эти инвестиции отрасль может выдержать», – сказал глава федерального агентства.



Пока никто не развеял сомнения рыбопромышленников в том, что вслед за крабами на аукционы не пойдут и другие объекты ВБР

В апреле стало известно о проекте доклада, направленном Минсельхозом в ФАС как раз в рамках поручения по регулярным торгам. Министерство сообщило, что проработало вопрос о продаже на аукционах 100% объема квот вылова водных биоресурсов. Вывод ведомства – такой способ распределения негативно отразится на развитии отрасли.

Госдума тоже решила успокоить рыбопромышленников и вместе с крабовым законом приняла постановление, призванное гарантировать стабильность. Депутаты рекомендовали правительству обеспечить решение о сохранении действующего механизма предоставления права на вылов на период действия договоров, заключенных в 2018 году. Правда, думцы не забыли уточнить, что крабов это не касается.

Бизнес заявления восприняло недоверчиво. Слово «рекомендация» для инвесторов не слишком весомо. Тем более что законодательство меняется стремительно: в 2016 году ввели инвестиционные квоты, теперь и вовсе решили создать гибрид квот под подстройку судов с аукционами.

Своими опасениями бизнес делился на Всероссийской конферен-

ции работников рыбохозяйственного комплекса, проходившей в апреле в Москве. Официальная точка зрения Министерства сельского хозяйства и постановление депутатов – это хорошо, но есть серьезные сомнения в том, что за крабом на торги не последуют другие объекты промысла.

Поддержать отрицательную позицию Минсельхоза по регулярным, раз в три-пять лет, аукционам и исключить этот пункт из дорожной карты – с таким предложением делегаты и участники конференции решили обратиться в правительство.

СРЕЗ МНЕНИЙ

В апреле, после того как закон о новом виде квот вылова крабов стремительно прошел Госдуму, мы запустили на сайте Fishnews опрос: как будут развиваться события после введения крабовых аукционов.

Ответ «Рано или поздно аукционный принцип распространится на вылов рыбы» – в лидерах по популярности с самого начала.

На втором месте также не слишком радостный прогноз. Читатели считают, что за нововведениями последует падение инвестиций, сокращение рабочих мест, разгул браконьерства и «квотных рантье».

Часть участников опроса смотрит на ситуацию спокойнее. По их мнению, действующие компании подстроятся под новые условия и продолжат работу.

На последнем месте по количеству набранных голосов оказался вариант «Обновится флот, повысятся поступления в бюджет, верфи получат развитие».

Полученные результаты, в общем-то, отражают картину, которая складывается при общении с рыбопромышленниками.

ТОРГИ – ПОД КОНТРОЛЬ

Парламентарии, принимая закон о крабовых квотах, пообещали мониторить его реализацию. Так, Госдума создала с этой целью специальную рабочую группу. Следить, как будут готовиться подзаконные акты и как будут проводиться торги, поручила и спикер Совета Федерации Валентина МАТВИЕНКО (закон она поддержала, заявив, что «давно надо было в этой отрасли наводить порядок»).

Во время подготовки материала полным ходом шла разработка постановлений правительства для реализации идеи новых крабовых квот. Торги должны пройти совсем скоро. **FN**



ДАЛЪРЫБА

ОСНОВАНО В 1959 ГОДУ

Живем морем 60 лет

+7 (432) 222-46-40
+7 (432) 222-02-19

600990, Россия, Владивосток,
ул. Светланская, 51а

first@dalryba.ru
www.dalryba.ru

ПРОМЫШЛЕННОЕ ХОЛОДИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ проектирование, поставка, монтаж, ввод в эксплуатацию

Проектируем



Воплощаем в жизнь



СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО В РОССИИ

Реализуем проекты от согласования тз,
до ввода объекта в эксплуатацию



Рыба

Заморозка менее
двух часов



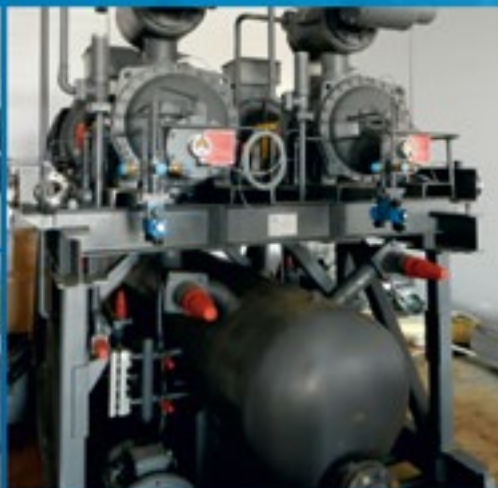
Мясо



Птица



Нефтехимические
объекты



Головной офис: 190000, Санкт-Петербург, ул. Галерная, д.20, офис 306
Завод: 238460, Калининградская обл., п.Совхозное, Мастерская ул. 4

+7 (812) 449-90-40, +7 (812) 449-90-41
coldtrade.spb.ru