

FISHNEWS

ИЗДАНИЕ МЕДИАХОЛДИНГА FISHNEWS

НОВОСТИ РЫБОЛОВСТВА

Информационно-аналитический журнал

№ 4 (65) 2021



**Герман ЗВЕРЕВ:
Начало года будет
непривычно жестким**

**Юрий МОСКАЛЬЦОВ:
России нужно
возродить
океанический флот**

**Волна за волной:
отрасль на пороге
серьезных перемен**



**ВЛАДМОРРЫБПОРТ:
НЕЗАМЕНИМОЕ ЗВЕНО
В «РЫБНОЙ» ЦЕПИ**

НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ ХОЛОДА ДЛЯ КРУПНОГО БИЗНЕСА



**НАДЕЖНОСТЬ
ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ
СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

**ПРОМЫШЛЕННОЕ
ХОЛОДИЛЬНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ**

**ПРОЕКТИРОВАНИЕ
ПОСТАВКА
МОНТАЖ
ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ**

☎ 8(812)449-90-40, 8(812)449-90-41
головной офис: 190000, Санкт-Петербург,
ул. Галерная, 20, офис 306
завод: 238460, Калининградская обл.,
пос. Совхозное, ул. Мастерова, 4

**РЫБА/МЯСО/ПТИЦА
НЕФТЕХИМИЧЕСКИЕ
ОБЪЕКТЫ**

**СОБСТВЕННОЕ
ПРОИЗВОДСТВО
В РОССИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

16+

- 2 ВЛАДМОРРЫБПОРТ: НЕЗАМЕНИМОЕ ЗВЕНО В «РЫБНОЙ» ЦЕПИ**
Живая история и современный облик Владивостокского морского рыбного порта
- 11 Владимир БУЗАНОВ: РЫБНЫЕ ГРУЗЫ – НАШ ПРИОРИТЕТ**
Интервью с коммерческим директором ОАО «Владморрыбпорт»
- 16 Герман ЗВЕРЕВ: НАЧАЛО ГОДА ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ С ФИНАНСОВОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БУДЕТ НЕПРИВЫЧНО ЖЕСТКИМ**
Президент ВАРПЭ о наиболее острых вопросах отраслевой повестки
- 22 Юрий МОСКАЛЬЦОВ: РОССИИ НУЖНО ВОЗРОЖДАТЬ ОКЕАНИЧЕСКИЙ ФЛОТ**
Как менялись с годами проблемы Дальневосточного бассейна – юбилейное интервью с президентом АО «Дальрыба»
- 28 ИСТОРИЧЕСКИЙ ДЕНЬ**
«Океанрыбфлот» принял новый супертраулер «Георгий Мещеряков»
- 32 БЕА: ЧИСТОЕ БУДУЩЕЕ ХОЛОДИЛЬНЫХ СИСТЕМ**
Рыбную отрасль переводят на озоносберегающие хладагенты
- 35 Андрей ЗАБУГА: «НЕРЕИ» ПРОДОЛЖАЕТ МЕНЯТЬСЯ ВМЕСТЕ С РЫНКОМ**
Что нужно для того, чтобы дальневосточная рыба стала ближе
- 40 УНИКАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ**
Конструкторы компании «Технологическое оборудование» помогают рыбакам на берегу и в море
- 44 Георгий МАРТЫНОВ: КРАБОВЫЕ АУКЦИОНЫ УБЬЮТ МАЛЫЙ РЫБАЦКИЙ БИЗНЕС**
Чем грозят рыбакам грядущие изменения – позиция Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья
- 48 ОТ ПЕРЕРАБОТКИ ЛОСОСЯ ДО ПЕРЕВОЗКИ КРАБА**
«Дальрыбтехцентр» продолжает решать задачи, которые ставят рыбаки
- 52 GLOBAL FISHERY FORUM & SEAFOOD EXPO RUSSIA 2021**
Итоги ключевого события рыбной отрасли России
- 54 Максим КОЗЛОВ: ПРАВИЛА НЕ ДОЛЖНЫ МЕНЯТЬСЯ**
Интервью с президентом Ассоциации рыбопромышленных предприятий Сахалинской области
- 57 «РЫБНЫЕ ДНИ» В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ**
Камчатский край погрузил сенаторов в «рыбную» проблематику
- 63 РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ: ВЗГЛЯД РОССЕЛЬХОЗБАНКА**
Интервью с руководителем Центра отраслевой экспертизы РСХБ Андреем ДАЛЬНОВЫМ
- 66 СЛОЖНОСТИ КРАБОВОГО ПЕРЕХОДА**
Заторы в пункте пропуска «Краскино» на границе с КНР превратились в печальную традицию
- 69 ВОЛНА ЗА ВОЛНОЙ: ОТРАСЛЬ НА ПОРОГЕ СЕРЬЕЗНЫХ ПЕРЕМЕН**
Хронология прохождения больших законодательных изменений – в статье главного редактора Fishnews.ru Маргариты КРЮЧКОВОЙ

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**КОРРЕКТОРЫ** Ольга МАЛЬЦЕВА, Ксения БАРИНОВА**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ** Виктор БУКВЕЦКИЙ **ФОТОГРАФИИ** Виктор БУКВЕЦКИЙ, Ольга ШУТЬ, Fishnews.ru, архивы ОАО «Владморрыбпорт»,

АО «Океанрыбфлот», ООО «Торговая Компания Нерей», ООО «Технологическое оборудование», АО «Дальрыбтехцентр», ESG

РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ: ООО «МЕДИАХОЛДИНГ «ФИШНЬЮС» Яна ЯШИНА, yashina@fishnews.ru, тел. 8-914-703-68-60Материалы, отмеченные знаком , публикуются на правах рекламы.**РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА** Антонина ЛОПАТНИКОВА, тел. 8-914-707-05-28, e-mail: antonina@fishnews.ru

Журнал «Fishnews – Новости рыболовства» № 4 (65) 2021. 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. 8 (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. Свободная цена. Дата выхода в свет: 30.11.2021 г., Тираж 2000 экз. Отпечатано в типографии «Полиграф-Сервис-Плюс». г. Владивосток, ул. Русская, 65 корп. 10. Тел.: 8 (423) 234-59-01. Знак информационной продукции «16+».



Наталья СЫЧЁВА

ВЛАДМОРРЫБПОРТ: НЕЗАМЕНИМОЕ ЗВЕНО В «РЫБНОЙ» ЦЕПИ

Владивостокский морской рыбный порт не зря называют «рыбными» воротами Дальнего Востока: уже более 80 лет на его причалы доставляются уловы со всего рыбохозяйственного бассейна, чтобы отсюда продолжить путь в регионы России и за рубеж. Большая история предприятия хранит много событий и фактов, которые и в наши дни звучат очень интересно, а порой и неожиданно свежо. О некоторых из них Fishnews узнал из архивов ОАО «Владморрыбпорт» и рассказов самих портовиков.

У ИСТОКОВ ИСТОРИИ

Без знаменитых мостов, стеклянных высоток, стрел портовых кранов и роскоши марин морской фасад Владивостока второй половины XIX века мало чем напоминал столицу Дальнего Востока, которой стал полтора столетия спустя. И все же тогда он уже сильно выделялся среди других провинциальных городков – по духу и темпу жизни, по разнообразию диалектов и настроений своих жителей, по близости границ государственных и природных.

В 1870-80-е годы Владивосток концентрировался в районе нынешней Корабельной набережной (36-го причала), центральной площади и вокзала – на изгибе Золотого Рога. На пятачке между современным зданием правительства Приморского края и Спасо-Преображенским кафедральным собором располагался рынок – самое оживленное место в городе, естественно, богатое свежайшей рыбой. По сути это и была самая первая во Владивостоке рыбная пристань. По мере застройки более отдаленных уголков города, современных районов Эгершельда, Луговой и Чуркина, постепенно росла и протяженность причальной полосы. По бухте сновали маленькие лодки и джонки – главный транспорт для внутригородских грузоперевозок.

С 1891 года судьба Владивостока как крупного морского транспортно-го узла была predeterminedena: началось строительство Уссурийской железной дороги и сухого дока. Еще два года спустя был разработан проект строительства торгового порта уже как самостоятельного транспортного предприятия. В то же время шло благоустройство центральных набережных, с каменной отсыпкой, углублением (до 9 метров), бутовой кладкой. Одновременно свой участок порта в районе Эгершельда строила Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД): здесь появилось два участка каменной набережной длиной более 200 метров. Этими причальными мощностями вплоть до 1914 года обеспечивались все дальневосточные перевозки России, требующие перевалки с железной дороги на море и обратно.

Правда, к 1914 году появился и еще один владелец небольшого участка причальной полосы – Добровольный флот. Тогда же наметилась и специализация причалов по роду грузов и характеру перевалки.



Строительство 51-го причала: ввод в строй 100-метровой причальной линии позволил Владморрыбпорту повысить эффективность обработки судов рыбацкого флота (1983 год)

Продукция, которая поставлялась рыбопромышленниками Камчатки, Сахалина, Чукотки, прибывала на причалы Доброфлота на судах, принадлежащих этому же ведомству. Свежая и соленая рыба с промыслов Приморского побережья прибывала на набережные, принадлежащие городской управе. Однако доля рыбных грузов в общем грузообороте порта была ничтожна – всего 129 тыс. пудов (чуть больше 2 тыс. тонн) против 71 млн пудов общего грузооборота в 1911 году. Это было вполне объяснимо: в начале XX века рыбные промыслы на Тихоокеанском побережье целиком находились в руках частных и в российских водах всю разворачивались японцы, имевшие богатый опыт и технику для добычи и переработки рыбы.

Постепенно российские власти начали развитие национального промысла. Готовились и планы по расширению порта, но вмешалась Первая мировая война. В короткий срок порту нужно было обеспечить резкий скачок грузооборота, тем более что Владивосток, с закрытием на зиму Архангельска, становился единственным российским портом, открытым для международной торговли. Тогда же внимание обратили на мыс Чуркин: несмотря на болотистые берега и скалистые обрывы, эта территория была необходима для приемки части грузов в военное время. Обогнув Гнилой угол (современный район Луговой), сюда дотянулась железнодорожная ветка, пока временная, с ограниченной пропускной способ-

ностью, но она помогла полноценно подключить к работе и южный берег. Чуркин становился участком Владивостокского порта.

Однако и тогда это еще не был рыбный порт. Первая специализация Чуркинского участка была экспортно-лесная. Глубин у причальной стенки не хватало для постановки океанского судна, между парходом и причалом приходилось сооружать два ряда понтонов, что сильно осложняло разгрузку. Но все-таки порт работал, берег оживал и обжился.

Рыбные грузы продолжали обрабатываться в центральном районе порта. Семёновская гавань, где базировалось множество шун, вельботов и катеров, стала своего рода каботажным мини-портом. Вместе с центральным рынком, торговыми рядами и жилыми кварталами Миллионки в историческом центре Владивостока он представлял собой колоритный, уникальный городской район. Этот рыбный порт-рынок оказался настолько живуч, что на него не смогли повлиять даже потрясения 1917-1922 годов. Семёновская гавань просуществовала как преимущественно рыбная до разветвления в конце 30-х годов по краю моторно-рыболовных станций и переезда прибрежного лова на новый моторизованный флот.

Переломными 1930-е стали со всех сторон. Началось наступление на частный капитал во всех отраслях, прежде всего в рыбной, где еще сохранялись разные формы сотрудничества Советского государства с ино-



Леонид Андреевич МЕХЕД и Анна Ивановна ЩЕТИНИНА
в день 35-летия рыбного порта (1973 год)

странными фирмами. Повсеместно возникали рыболовецкие колхозы, рыбные тресты, перерабатывающие заводы, цеха, чья продукция отправлялась через Владивостокский порт. Грузы по-прежнему продолжали приниматься и обрабатываться в центральной части города, на причалах Доброфлота.

Но и участок порта на мысе Чуркин все это время развивался. В 1929-1930 годах шла интенсивная застройка портового района: отсыпались, строились, углублялись причалы. В эти годы рыбная промышленность получила значительные финансы на техническую реконструкцию, в первую очередь флота. В море начали выходить плавучие рыбоконсервные заводы, добыча рыбы за три года увеличилась со 175 тыс. до 345 тыс. тонн. Вес этот улов должен был пройти через порт Владивостока, чтобы попасть в центральные регионы страны и за рубеж. Рыбные грузы стали массовыми и потребовали для своей переработки специализации причалов. Решение было таким: постепенно сосредоточить рыбные грузы на причалах Чуркинского портового района, с выгрузкой прямо в вагоны – в центральных районах города делать это было уже затруднительно.

ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

Однако потребовалось время, чтобы решить вопросы межведомственных взаимоотношений, т.к. на южном берегу вели деятельность

сразу несколько структур разной направленности. Вместе с рыбой здесь продолжали обрабатывать и грузы северного завоза, лес, уголь, цемент... На страницах газет тех лет можно было увидеть заметки, в которых описывались простои в погрузке рыбы по 10-15 часов из-за несвоевременной подачи вагонов.

Углубление специализации района закономерно требовало и структурной перестройки – выделения рыбного порта из структуры торгового. Вопрос прорабатывался серьезно: фактически на бумаге рыбный порт был создан в ноябре 1937-го, но официальное постановление еще долго ходило между ведомствами из-за различных трений. Улаживать дела на месте пришлось уже тогда знаменитой женщине – капитану дальнего плавания Анне Ивановне ЩЕТИНИНОЙ.

В 1938 году постановление наконец вышло, но в первый же год морскому рыбному порту предстояло принять и отправить сотни тысяч тонн грузов, не имея ни людей, ни помещений, ни техники. Дело в том, что в редакции постановления Наркомвода оговаривалась только передача территории портового района со стационарным оборудованием, т.е. складами, которые к тому же оказались заняты грузами нерыбных организаций. На протесты начальника порта внимания не обращали: не привыкли еще к новому подразделению.

Несмотря на это Анна Ивановна со своими помощниками смогла най-

ти и рабочие руки (среди сезонных работников рыбокомбинатов, у которых случались паузы в путинный сезон), и грузовики, катера, и даже какое-никакое жилье – ветхие бараки для обустройства быта портовиков. В таком беспорядке приходилось не только решать текущие проблемы, но и закладывать структуру для дальнейшего развития порта. Ведь именно ему предстояло в следующие десятилетия, несмотря на потрясения военные, а полвека спустя и перестроечные, стать центром переработки всех рыбных грузов Дальневосточного бассейна. По итогу 1938 года именно благодаря массовому энтузиазму порт смог не только переработать 252 тыс. тонн грузов, но и получить первую прибыль.

В биографии Анны Щетининой руководство портом осталось довольно кратким эпизодом, немногим более четырех месяцев. После нее среди директоров было еще много ярких личностей, вписавших важные страницы в историю предприятия, но первой женщине – капитану дальнего плавания и первому директору Владивостокского морского рыбного порта отведено центральное место в музее ОАО «Владморрыбпорт».

НЕЗАМЕНИМЫЕ РУКИ

Портовый город Владивосток. Над заливом, смягчаясь туманами, днем и ночью разносятся «голоса» причалов. Мощная техника: краны, ричстакеры, тягачи и штабелёры – позволяет за сутки выгружать с судна на берег и загружать обратно, складировать или вновь отправлять в путь, но уже по железной дороге или автотранспортом, тысяч тонн грузов.

За последние сто лет в техническом оснащении изменилось очень многое, но прежней осталась роль человека – решающая в работе порта.

В 1988 году к полувековому юбилею Владморрыбпорта вышла книга «Здесь мой причал» о развитии предприятия и людях, которым порт обязан своими достижениями. Целые главы посвящены легендарным бригадирам и грузчикам – не директорам, а обычным рабочим, мужчинам и женщинам. Сегодня нам сложно представить, какой силой и энтузиазмом должен был обладать человек, чтобы заменять собой всю современную портовую технику и при этом стремиться к новым рекордам по объемам и темпам разгрузки судов

с уловами путины или поездов, подвозящих соль для рыбаков.

«Начинал я грузчиком в третьей бригаде Сенникова, – говорит на страницах книги Филипп Яковлевич ПИРОЖЕНКО, работавший во Владивостокском морском рыбном порту с самого его основания. – Нас было 40 человек, разделялись на 4 звена по 10 человек. Этим звеном мы встречали судно, строили к нему с понтона своеобразные леса с трапом. И, если грузом была соль или штучная рыба, начинали переносить это на рогульках, надетых за спиной. За один раз могли брать до 80 килограммов». Так и работали, пока не появились механические конвейеры.

«По призыву коммунистов и комсомольцев еще 100 работников разных подразделений порта, от руководителей отделов до рядовых бойцов охраны, вышли на причалы после своей основной работы. В результате за 5 дней было выгружено с судов почти 4900 тонн рыбы и 900 тонн соли из вагонов», – так описываются подвиги портовиков в первые годы существования предприятия, когда к причалам один за другим подходили суда с уловами «красной» путины.

В годы Великой Отечественной войны в действующую армию было призвано около 400 портовиков. «Всё для фронта, всё для победы!» – этот лозунг оказался на долгие четыре года главным для тех, кто остался во Владивостоке. «В разгар войны тары никакой не было, некому было мастерить ящики и бочки. Рыба приходила в трюмах россыпью или навалом. Каждую рыбку грузчик отдирали от слежавшейся кучи и складывал в строп. На берегу так же навалом грузили ее в вагоны. Нетрудно представить, сколько усилий требовала такая работа. И ведь народ в порту оставался не самый крепкий, это понятно, – вспоминает Юрий Михайлович КОГАН, который восстанавливал рыбный порт в послевоенные годы и позже, в 1955-1965 годах, возглавлял его в не менее сложный период структурных перемен в рыбной отрасли и реконструкции Владморрыбпорта. – Работали и днем, и ночью, в выходные, в дождь, в холод. Не останавливало ни отсутствие спецодежды, ни трудности с питанием».

Так работал в те годы весь тыл. Жены, матери, сестры фронтовиков по-настоящему заменили мужчин на рабочих местах. После окончания трудового дня в своих отделах шли выгружать пароходы женские бригады

из обычных служащих порта. Когда на каждый судовой трюм приходилось по две стрелы, работать было легче. Но чаще девушки вручную подкатывали бочки под просвет в трюме, захватывали хrapцами, чтобы лебедчик мог поднять груз. Тут же работницы второго звена вцеплялись в оттяжку стрелы и тащили ее к себе на понтон. А дальше – палку в руки и вперед: 200-300 метров до складской площадки по каменистой земле, в дождь – по настилу из досок. Так катали бочки и трехколесные тележки с ящиками (больше шести центнеров за раз).



Новый 52-й причал Владивостокского морского рыбного порта (1984 год)

«Мозоли от ящиков на плечах не заживали подолгу, пока наконец общими силами не пошли для девчат подкладные мешочки с морской травой. А там и сноровка появилась, и выдержка поистине мужская», – описывается труд женских бригад Владморрыбпорта в годы войны. В бригадах Пелагеи НЕХОРОШЕВОЙ и Евдокии НИКИФОРОВОЙ так работали жены фронтовиков и целые семейные подряды – сестры, матери с дочерьми и сыновьями.

С 1942 года в помощь рыбному порту все крупные организации Приморья начали периодически направлять группы временных работников, подтверждая этим его исключительное значение для снабжения фронта продовольствием.

СОЛЕВЫЕ ВОЙНЫ

Но место трудовым подвигам было не только в военные годы. Сме-

калка и самоотдача требовались и для того, чтобы перевыполнять планы партии, повышать показатели целого региона или... справляться со сложным грузом.

Кажется, вплоть до XXI века не прекращались сражения портовиков с солью, которая была необходима для переработки и хранения рыбы в море. Впервые с проблемой столкнулись еще в 1939 году: как без долгих простоев транспорта выгружать слежавшуюся и мерзлую соль, которая, как и уголь, доставлялась в открытых полувагонах? Соляной монолит, смо-

ченный в пути дождями и покрытый паровозной сажой, пытались разрыхлять паром, рубить молотками, долбёжниками, ломami и кирками, бурить и даже взывать аммонитом прямо в вагонах. Но даже если выгрузить удавалось оперативно, соль могла месяцами дожидаться своего часа на причалах рыбного порта.

Рекордам передового бригадира Луки Назаровича КАЧАЕВА в юбилейной книге посвящена не одна глава. Среди них и особая технология погрузки соли, которая позволила повысить эффективность ручного труда при обработке судов. Рекорд Качаева в 600 тонн соли за смену (1940 год) удалось побить только с сооружением на понтоне вертикальной погрузочной установки в 1944 году.

Сложнее было с выгрузкой вагонов. Только суровая необходимость военного времени в конце 1941 года наконец принесла портовикам карди-

нальное решение – к делу подключились сапёры. В солевом монолите, прямо в вагоне, пробуривали скважины, закладывали в них мешочки с желто-белым порошком (аммонитом) и поджигали шнур. «Взрыв считался удачным, когда над вагоном вспухала и опала внутрь полукруглая белая шапка. Это означало, что соль не просто раскололась на несколько глыб, но и взрыхлилась. Хуже, если взрыв был звонкий. Он обычно сопровождался треском вагонной обшивки...». Однако такой метод позволил порту за смену разгрузить до 80 вагонов и справиться с залежами соли в складах. Инициатором метода, начальнику порта Александру Никифоровичу КОРИНЧЕНКО и главному инженеру Алексею Алексеевичу ГЕРВЕРУ, была объявлена благодарность Главвостокрыбпрома.

В 1960-80-е годы соли потребовалось еще больше – чтобы засаливать рыбу в бочках и банках (пресервах) на плавбазах. «Соль возили суда массово, поэтому гора была на 46-м причале высотой почти до кабины крана», – рассказывает сегодня главный технолог ОАО «Владморрыбпорт» Александр Константинович ЗАБОЛОТНЫЙ. Для механизированной выгрузки из вагонов рыбный порт даже специально закупил гусеничную буровую машину, почти как в шахте, только меньше. «Но Дальрыбсбыт тогда требовал, чтобы соль была чистой, а шнек роторной техники порой повреждал вагон, и щепки попадали в соль. Так что ее приходилось сгружать в общий штабель, а потом уже тарировать вручную», – вспоминает собеседник Fishnews. При этом в складах замерзшую соль по-прежнему приходилось взрывать или долбить ломом.

«Когда прекратилась эта борьба с солью? Примерно в конце 80-х приостановились поставки, а потом пошли централизованные закупки соли не навалом, а в мешках. Работать стало легче. В настоящее время с солью мы не сталкиваемся совсем: консервные заводы, судя по всему, решают этот вопрос самостоятельно. Но недавно пришлось вспомнить прежний опыт, когда к саммиту АТЭС прибыло несколько полувагонов с песком для отправки на Русский остров. Правда, сейчас все решилось проще: воспользовались нашим железнодорожным депо, где поставили печки, и, когда песок оттаял, два вагона погрузили на плашкоут за час, – улыбается Александр Константинович. – Но



«Страны восточные ворота»: Владморрыбпорт готовится отметить полувек юбилей (1987-1988 год)

соль действительно была знаковым грузом для рыбного порта: она внесла важную лепту и в грузооборот, и в трудоемкость».

СЛАВНЫЕ ИМЕНА

После войны постепенно наступила эпоха новых героев-портовиков, которые работали сперва на одном энтузиазме, а вскоре и с поддержкой новой техники, становившейся все совершеннее. В последующие десятилетия они соревновались за повышение трудовых планов, придумывали более эффективные способы использования машин, автокранов, погрузчиков и конвейеров, экспериментируя с техникой и технологиями. В архивах Владморрыбпорта отмечены имена таких легендарных бригадиров, как Николай Иванович ШИРОКИХ, Иван Григорьевич ЛЯШ, Владимир Максимович ШПАК, Юрий Николаевич КУКИН, и других.

В 1960-х начали создаваться творческие бригады из изобретателей-рационализаторов, которые разрабатывали новые средства механизации рабочего процесса, совершенствовали оборудование, находили способы снижения затрат для своего предприятия. Так, звание «Лучшая творческая бригада Главдальвостокрыбпрома» получили три группы рационализаторов рыбного порта: из мехмастерской – под руководством Г.Д. УСОВА, из коллектива холодильника во главе с А.Д. КОЧУРОЙ и бригада портофлота под предводительством И.З. АРХИПЕНКО.

Молодыми специалистами в конце 1950-х пришли в порт и такие известные на Дальнем Востоке деятели, как Леонид Андреевич МЕХЕД, Владимир Павлович ЧУБАЙ, Валентин Алексеевич ЧЕРТАНОВ. Они тоже внесли большой вклад в развитие рыбного порта, сперва своей работой на производстве, а затем – в руководстве Владморрыбпорта и на партийных должностях. При них происходила не только масштабная реконструкция Владморрыбпорта и строительство социальной инфраструктуры для портовиков и их семей. Была и рутинная, повседневная работа, с проблемами реальной жизни, которые расходятся с лозунгами. Но без трудностей не обходится история ни одной организации с такой же большой зоной ответственности и кругом задач, как у порта.

ЖИВАЯ ИСТОРИЯ

Особенно ценно, когда жизнь предприятия становится и большой, личной историей целых семей. Владивостокский морской рыбный порт помнит немало трудовых династий. К сожалению, с середины 1960-х годов, и особенно в 1990-х, многие из них прервались. И все же архивы хранят имена Качаевых, Бекеревых, Бутолиных. Среди современных династий портовики называют Гусевых, Пономаренко, Макшановых, Бондяевых.

В этом году Татьяна Иосифовна БОНДЯЕВА отметила 45 лет работы в рыбном порту. В 1976 году она пришла сюда специалистом консервнотехнической секции Дальрыбсбыта –

до 1988 года это было отделение Всесоюзной конторы сбыта, которая снабжала рыбой всю страну. После очередной реконструкции Дальрыбсбыт вместе с работниками вошел в структуру Владморрыбпорта.

Здесь же Татьяна Иосифовна познакомилась со своим будущим мужем – Николаем Дмитриевичем БОНДЯЕВЫМ, который с организационным набором прибыл во Владивосток из Куйбышевской области (современная Самарская область).

Таких приезжих называли вербованные. Как правило, ехали сюда после армии за новой профессией и перспективой. Например, в 1970-х, проработав полгода в рыбном порту докером, человек получал специальность водителя электропогрузчика, стропальщика, сигнальщика. Это давало возможность идти в море матросом на промысловый или транспортный флот. Текучесть была очень большая, но часть приезжих все равно оставалась в порту: люди получали место в общежитии, стабильную работу, заводили семью. К тому же в 70-е годы Владморрыбпорт переживал период активного развития: строились новые склады, оборудовались причалы, приобреталась современная техника.

«Я пришла в порт – еще только достраивался 450-й склад. В основном мы работали на рыбных консервах, рыбной муке. Работы было очень много, жизнь кипела, – вспоминает свои семидесятые Татьяна Иосифовна. – Почему выбрала именно рыбный порт? Посоветовала подруга, которая здесь работала. Да и отец мой был моряком-рыбаком, всю жизнь ходил в море на плавбазе, добывал, обрабатывал, привозил рыбу в порт. Хотя, признаться, думала сперва, что здесь я ненадолго, однако работа в порту затянула, да и коллектив оказался очень хороший. Так что дальше годы полетели незаметно. Были, конечно, и сложные периоды, например, в перестройку. Как и везде в 90-х, случались задержки с зарплатой, когда сразу на двоих с мужем – особенно не просто. Однако порт не покинули: все-таки на таком большом предприятии чувствуешь стабильность, уверенность, знаешь, что в родном коллективе всегда поддержат».

Важных людей, с которыми познакомилась работа в порту, на жизненном пути Татьяны Бондяевой оказалось немало: «По работе для меня всегда была примером СОТОВА Надежда



«Докеры-механизаторы – наша гордость и опора» (1988 год)

Уколовна – тоже завскладом, очень требовательный, ответственный по жизни человек. ЩЕРБАКОВА Римма Кирилловна – она уже была опытным работником, когда я пришла в порт. Память у человека, конечно, феноменальная: всегда знала, где какой ящик на складе лежит, где какая партия. Не могу не назвать своих коллег Надежду Ильиничну КОКЛЮХИНУ, Валентину Павловну МОСКАЛЕНКО, которых, к сожалению, уже нет с нами, но о них самих, об их работе остались самые добрые воспоминания».

Отмечает ветеран порта и руководителей, у которых можно было поучиться профессионализму и жизненному опыту. «Людмила Николаевна ТОЛСТЫХ, она была у нас начальником складского холодильного комплекса, а начинала, как и все, с работы на смене. Очень человеческое и одновременно требовательное отношение у нее было к людям: и пожуришь, когда надо, и посочувствует, подскажет по жизненным вопросам».

Людмила Заумовна ТАЛАБАЕВА – особенный для нас человек, честное

слово (сегодня Людмила Талабаева – сенатор, член Совета Федерации от Приморского края. В рыбном порту проработала с 1985 года, начиная со старшего инженера-технолога в конторе Дальрыбсбыт и заканчивая директором по производству ОАО «Владморрыбпорт». – Прим. ред.). Она и сейчас, когда приезжает во Владивосток, бывает в порту, всегда при встрече поздоровается, поинтересуется, как дела на работе, как дома. Вот таким и должен быть настоящий руководитель – когда окружающие чувствуют, что их уважают и ценят».

Рыбный порт оказался важным этапом и в жизни детей Татьяны БОНДЯЕВОЙ, которых у нее трое, а также племянников. «Все мои буквально со школьной скамьи приходили сюда подрабатывать на каникулах. Дочь Галина пришла в порт, уже поработав в другом месте после вуза: здесь, конечно, были другие зарплаты и перспективы. Получила второе высшее, перешла в технологи. В порту уже 15 лет. Племянница ЦЫМБАЛЮК Ольга Андреевна 20 лет трудится во Владивостокском



Трудовые династии Владморрыбпорта вписали немало важных страниц в историю предприятия. Традиция продолжается. На фото – Платон МЕЗЕНЦЕВ с дедом-портовиком Николаем Дмитриевичем БОНДЯЕВЫМ

морском рыбном порту. Тоже почетный ветеран предприятия, сейчас занимает должность ведущего специалиста у нас в отделе, а начинала с рассыльной. Здесь продолжает работать мой муж, а теперь вот пришел и зять Геннадий МЕЗЕНЦЕВ – он пока всего два года, трудится докером. За всех своих я уверена: знаю, что ответственные, что не подведут», – рассказывает Татьяна Иосифовна.

Но на этом, судя по всему, трудовая династия большой семьи Бондяевых не закончится: с работой порта уже успел познакомиться и внук Татьяны Иосифовны Платон. «Посидел за погрузчиком с дедом – так теперь портом просто бредит, – смеется она. – Из окна дома наблюдает за поездами, которые идут на Чуркин: «Смотри, папе вагон пошел!». Есть у него уже и личный пропуск в рыбный порт, подписанный генеральным директором, пока, конечно, шуточный, но он им очень гордится. Теперь ждем, когда пандемия закончится и в порту возобновятся дни открытых дверей».

Важно, что многие портовики, несмотря на большой коллектив, постоянные авралы и загруженность по работе, интересуются историей своего предприятия и знают имена ярких личностей, связанных с Владморрыбпортом.

В свое время Александру Заболотному, который пришел в порт в 1979 году, довелось поработать в отделе маркетинга, где он участвовал в подготовке календарей, проспектов и книг о рыбном порте, в том числе работал и над упомянутым юбилей-

ным изданием 1988 года. Как отмечает сам Александр Константинович, ему посчастливилось узнать больше о многих замечательных, легендарных людях Владивостокского морского рыбного порта, а с некоторыми познакомиться лично. Удивительно, но и сегодня он без запинки называет имена-отчества и помнит многие факты из биографии тех, кто стоял у истоков истории порта и поднимал его в последующие десятилетия.

«В тот период очень интересно работалось еще и потому, что в коллективе было много докеров-орденоносцев – людей, которые именно заслужили эти награды своим трудом. Понятно, что на работу они ордена не носили, но это было видно с первого взгляда: как они работали! Очень интересно было наблюдать за тем, как грамотно организовывали процесс, как бригадиры умели расставить людей на причале. За смену отработывали двойную норму. Крепкие были люди, выдающиеся», – рассказывает главный технолог Владморрыбпорта.

Сегодня у Александра Заболотного здесь работает дочь, Элиана ШОЛОХОВА, – еще один пример трудовой династии, хотя пока и не такой большой. А своя история, связанная с портом, началась у него задолго до прихода на предприятие. «Я был еще школьником, хорошо помню, как к нам в гости заглядывал мой дядя, который был помощником по безопасности начальника Владивостокского торгового порта. Он часто приходил в форме, сами понимаете, что это такое, особенно в глазах ребенка –

красота... А самое главное, еще и жвачку приносил! Большая редкость по тем временам, так что все это было очень интересно, запомнилось на всю жизнь», – с улыбкой вспоминает Александр Заболотный такие простые, но яркие моменты из детства, повлиявшие на отношение к профессии.

После школы он отучился по направлению эксплуатации водного транспорта и по распределению попал в морской рыбный порт. За годы работы здесь попробовал себя в самых разных профессиях, от стивидора до маркетолога и технолога порта.

«Начали приходиться новые виды груза, металлолом, контейнеры. Нужно было разрабатывать технологию, показывать руководству, какая дополнительная техника требуется. Так стали появляться в порту крапы грузоподъемностью не 5 тонн, а уже 20, 32 тонны. Это дало заметный технический рост и увеличение производительности погрузки. Но до кранов 120 тонн, конечно, было еще далеко, – вспоминает рабочие будни в отделе главного технолога Александр Константинович. – Еще в 1984-1985 годах разработали и начали внедрять новую технологию разгрузки трюмов. Представьте: составная железная дорога, на которой размещают тележку с поддоном и уже сверху складывают рыбу. Докерам остается спокойно докатить ее к просвету люка, там кран поднимает поддон с грузом, а тележку катят обратно в подпалубное пространство.



На территории порта ведется строительство нового холодильного складского комплекса

Уже в наши дни эту конструкцию мы усовершенствовали и с 2015 года постоянно ее используем. Теперь коллеги из других портов обращаются к нам за опытом».

МЕНЯЕТСЯ НЕ ВСЁ

С началом перестройки сильно изменилась жизнь рыбного порта. Как работал, выживал и развивался в этот период и в последующие 20 лет Владморрыбпорт, лучше любых документов рассказывают очевидцы.

По словам Александра Заболотного, буквально с 1992 года объемы рыбы, приходящей в порт с промысла, стали резко уменьшаться. За два года грузооборот по рыбопродукции сократился с 1,5 млн тонн до 427 тысяч.

В 1994 году руководство Владморрыбпорта принимает решение о его акционировании. И с этого же момента начинают привлекаться дополнительные грузы – надо было выживать. Особенно запомнились портовикам первые контейнерные грузы из Штатов: памятные для всех россиян, заставших перестройку, американские куриные окорочка. В порту появилась экспедиторская компания, которая занималась именно этим грузом. Владивостокский рыбный порт плотно взаимодействовал с коллегами из Сизэтла, туда отправлялись и группы специалистов из Владморрыбпорта – на месте знакомились с технологиями погрузки судов.

Довольно скоро порт начал работать и с другими грузами, был осно-

ван контейнерный терминал Russian Pacific Line (FESCO). К 1998 году грузооборот в контейнерах дошел до 10 тыс. тонн: сейчас эти цифры кажутся скромными, но по тем временам это были огромные объемы. «Во-первых, это новый груз, который требовал новой техники. Порт специально приобрел 40-тонный кран, затем появился второй – привезли из Магадана. Так начиналась контейнеризация», – рассказывает Александр Константинович.

«Наш отдел тоже начал работать с самыми разнообразными грузами: цемент, трубы, алюминий... – вспоминает Татьяна Бондяева. – Осваивали всё, что можно было. Консервы закончились резко, но начался «Чокопай», как мы говорили. Было даже, что порт перегрузил 500 тысяч кубов этого корейского печенья: так как груз очень легковесный, его учитывали в кубических метрах. Шла и минеральная вода, и другие грузы из Кореи. Компаниям-импортерам сдавались в аренду склады, что помогло повышать грузооборот».

Постепенно с 1996-1997 годов начали работать и с более серьезными грузами, в том числе с металлоломом. Приобреталась новая техника, осваивались новые для порта технологии. В результате в 2001 году грузооборот металлолома достиг максимальных 914 тыс. тонн, после чего пошел на спад: экспортный груз стали осваивать и другие порты.

На смену тут же находились новые грузы. В 2000-2003 годах склады порта заполнились пиломатериалом, круглым лесом. Приобреталась но-

вая специализированная техника для высокоскоростной погрузки. Однако после введения на государственном уровне ограничений на экспорт леса-кругляка этот груз также покинул причалы рыбного порта.

Но, подчеркивают портовики, свой основной профиль Владморрыбпорт не терял на протяжении всего переходного периода. Рыбопродукцию продолжали перегружать на причалах, где есть холодильники. Серьезный импульс этому направлению придала контейнеризация. Сегодня порт продолжает прилагать усилия для наращивания объемов «рыбного» грузооборота.

В то же время универсальность, которую приобрел порт за последние десятилетия, позволила предприятию не только пройти через сложные этапы, но и получить серьезное развитие в технологическом плане. Каждый новый груз – это профессиональный вызов для портовиков, подтверждает главный технолог Владморрыбпорта.

Так было и с пробными партиями песка в 2004-м, когда порт осваивал технологию штивки груза в трюме. Уникальный опыт получили технологи и докеры Владморрыбпорта, поработав в 2008 году на выгрузке зерна: результаты были настолько впечатляющими, что удивили даже коллег из торгового порта.

Теперь, по словам опытных портовиков, стоит задача поднять на новый уровень разгрузку судов с рыбопродукцией.

«К сожалению, в трюмах на рыбе сегодня по-прежнему применяется, как правило, ручной труд. Как так вышло? Когда я еще только пришел в порт, шло развитие пакетных перевозок. Предполагалось, что рыбаки подхватят его, так как сами должны быть заинтересованы в том, чтобы ускорить погрузку-разгрузку судов. В начале 1970-х группа портовиков, сперва на теплоходе «Остров Ушакова», а затем и на рефрижераторе «Остров Лисянский», в экспедиции пробовала внедрять пакетную выгрузку. За 8 часов бригада выгрузила 555 тонн из трюма пакетным способом. Вручную это было 120-130 тонн. В наши дни, если бригады выполняют 400 тонн, то только в случае применения в трюме железной дороги или формирования поддона с помощью техники».

Стоит отметить, что сам метод «пакетной переработки свежемороженой продукции в ящиках» был

предложен еще в 1965 году рационализатором В.М. ЧЕСНОКОВЫМ. В архивах Владморрыбпорта постоянно упоминается о попытках внедрения этой технологии на судах советского рыбопромыслового флота, но начинания портовиков тормозил «бюрократизм рыбацких инстанций».

В чем причины того, что пакетные перевозки рыбопродукции на судах по-прежнему не получают широкого распространения на российском флоте, портовики сказать затрудняются. Возможно, размышляют они, из-за необходимости приобретать для каждого судна строп-ленты, которыми обвязывается пакет. Может быть, причина в неуверенности, куда именно отправится та или иная партия рыбы после прихода судна в порт.

Полный переход на контейнеризацию, по словам специалистов, возможно, и решил бы вопрос со скоростью выгрузки рыбы, но технически это реализовать гораздо сложнее и затратнее, чем собрать на судне рыбу в пакеты, обвязанные строп-лентами, хотя бы для выгрузки просвета люка.

«На Балтике работал в свое время транспортный рефрижератор “Двинский Залив”. Его капитан внедрил на судне обязательную пакетную погрузку всех грузов, в том числе в экспедициях. Судно грузоподъемностью 10 тыс. тонн – и весь груз сразу в строп-лентах. Оно заходило к нам во Владивосток всего два раза, но мы тогда были восхищены настойчивостью и упорством капитана, который смог такое организовать», – говорит Александр Заболотный.

СОВРЕМЕННЫЙ ОБЛИК

Сегодня Владивостокский морской рыбный порт – это универсальный перегрузочный комплекс с основной специализацией – перевалка рыбопродукции, способный при этом обрабатывать грузы любой номенклатуры и сложности.

Владморрыбпорт в лице своего оператора по обработке рыбных грузов и одного из первых резидентов свободного порта Владивосток – ООО «Владивостокский рыбный терминал» (ВРТ) – ведет строительство нового холодильного складского комплекса на 7,1 тыс. тонн.

По состоянию на октябрь 2021 года завершена заливка бетонного основания будущего комплекса, возведен несущий каркас здания и



В порту функционирует современный контейнерный терминал производственной мощностью 300 тысяч TEU в год

готовится монтаж ферм пролетов. Планируется, что новый рефрижераторный склад с воздушной галереей примет на хранение первые партии рыбопродукции уже в первом квартале будущего года.

На территории порта функционирует современный контейнерный терминал производственной мощностью 300 тысяч TEU в год.

Сегодня ведутся работы по увеличению оборота грузов в рефрижераторных контейнерах. На текущий момент в порту размещено более 600 груженых рефрижераторных контейнеров.

Благодаря модернизации холодильно-складской инфраструктуры, уже в этом году ОАО «Владморрыбпорт» сможет одновременно размещать до 50 тыс. тонн мороженой рыбопродукции, что обеспечит выполнение плана по

перевалке рыбопродукции свыше 500 тыс. тонн.

В этом году Владивостокский рыбный терминал успешно прошел сертификацию по стандарту Морского попечительского совета (MSC) в отношении цепи поставок – Chain of Custody. Все больше российских рыбных промыслов проходит MSC-сертификацию, но для маркирования продукции соответствующим значком сертифицировано должно быть не только рыболовство, а вся цепь поставок. Особенно это важно для работы на экспорт.

Получение сертификата – это еще один шаг в обеспечении эффективной работы с поставщиками рыбопродукции, который доказывает, что рыба остается для Владивостокского морского рыбного порта приоритетным грузом, подчеркивая в руководстве компании. **FN**

Маргарита КРЮЧКОВА

Владимир БУЗАНОВ: РЫБНЫЕ ГРУЗЫ – НАШ ПРИОРИТЕТ

Владивостокский морской рыбный порт наращивает показатели по работе с продукцией из водных биоресурсов. В нынешнем году предприятие рассчитывает выйти по этой категории грузов на объем более чем в полмиллиона тонн. Какие технологии сегодня позволяют ускорить перевалку? Что в работе порта поменялось с пандемией? Об этом в интервью журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал коммерческий директор ОАО «Владморрыбпорт» Владимир БУЗАНОВ.

НОВЫЕ УСЛОВИЯ – НОВЫЕ ЗАДАЧИ

– Требования рынка заставляют диверсифицировать грузы, идущие через морские порты. Однако во Владморрыбпорте всегда подчеркивали: рыба – приоритет. Какую долю продукция из водных биоресурсов занимает в объемах, обрабатываемых в порту? Какие тенденции наблюдаются в последние годы?

– Мы стремимся в полной мере оправдывать свое название – Владивостокский морской рыбный порт – и особое внимание уделяем именно операциям с продукцией из водных биоресурсов. Доля рыбопродукции в общем грузообороте составляет 11%. Такой показатель обусловлен потребностями рынка. До прошлого года вообще шла борьба буквально за каждый хвост между владивостокскими предприятиями, занимающимися перевалкой рыбопродукции.

Ситуация с коронавирусом изменила картину с перевозками рыбных грузов. Если раньше продукция из водных биоресурсов шла напрямую в Китай, то сейчас перевалка активно осуществляется через российские порты.



Ситуация с коронавирусом изменила картину с перевозками рыбных грузов. Если раньше продукция из водных биоресурсов шла напрямую в Китай, то сейчас перевалка активно осуществляется через российские порты

Так что рост показателей работы с такими грузами очевиден: повышаем качество и скорость обработки продукции. Это наши ключевые задачи.

Думаю, в нынешнем году через причалы порта пройдет более полумиллиона тонн рыбопродукции – мы впервые выйдем на такой по-

казатель. Это 330 тыс. тонн навалом и около 190 тыс. тонн в контейнерах. Растет наша доля в общем грузообороте рыбной продукции среди портов Дальневосточного бассейна. По результатам десяти месяцев этот показатель составляет 29%, тогда как в 2020 году – 23%, в 2019-м – 16%.



Владимир БУЗАНОВ, коммерческий директор ОАО «Владморрыбпорт»

– Пандемия и связанные с ней перемены так повлияли на общую ситуацию?

– Да, сказались ужесточение требований и ограничения, которые китайские коллеги ввели в связи с пандемией. Минтай – основной объект промысла дальневосточных рыбаков, который раньше направлялся сразу в китайские порты, теперь идет в том числе и через наши мощности.

Изменения диктуют новые технологии – это обработка грузов сертифицированными жидкостями, которые одобрены нашими зарубежными партнерами. Построенная, поштучная обработка. Необходимые мероприятия проводятся в порту и на холодильных площадях, соблюдаются определенные требования к персоналу. Второй год работаем в таком режиме, уже, в общем-то, привыкли.

– Все активнее выполняются контейнерные перевозки, в

В нынешнем году через причалы порта пройдет более полумиллиона тонн рыбопродукции – мы впервые выйдем на такой показатель. Это 330 тыс. тонн навалом и около 190 тыс. тонн в контейнерах. Растет наша доля в общем грузообороте рыбной продукции среди портов Дальневосточного бассейна. По результатам десяти месяцев этот показатель составляет 29%, тогда как в 2020 году – 23%, в 2019-м – 16%.

том числе рыбной продукции. Когда «Владморрыбпорт» решил развивать это направление? Еще до того как ограничения пандемии подстегнули процесс контейнеризации?

– Что касается перевозок по Российской Федерации, то контейнеризация рыбных грузов началась несколько раньше, чем пандемия стала влиять на логистику. Железнодорожный подвижной состав ис-

тощался, а новых секций, вагонов-термосов взамен не поступало. В таких условиях уже больше двух лет наблюдается увеличение поставок рыбопродукции в западные регионы страны в контейнерах. Эта тенденция усиливается, заказываются и рефконтейнеры, и оборудование. В октябре по железной дороге отправлено в направлении Москвы и Санкт-Петербурга 250 контейнеров.

Два года назад, когда началась пандемия, появилось дополнительное направление для контейнерных перевозок рыбы – на экспорт. В некоторой степени мы были готовы к переменам, уже начав обеспечивать такую доставку по России. В соответствии с потребностями рынка изменилась концепция развития порта: решено делать упор на контейнеризацию. Мы реализуем инвестиционный проект по строительству рефрижераторного контейнерного терминала – с возможностью одновременного подключения 650 контейнеров. Это позволяет размещать на 47-м причале около 18 тыс. тонн продукции для дальнейшей отправки морскими контейнерными линиями или доставки по России в ускоренных контейнерных поездах. Такие составы у нас курсируют согласно графику по станциям Московского узла – Электроугли, Ховрино, Силикатная, Селятино.

Мы завершаем работы по обустройству терминала, к концу года должны его сдать. На сегодняшний день забетонирована площадка. Поставлены эстакады для размещения контейнеров в пять ярусов – это позволит подключать контейнеры безопасно для работников, поднимающихся на высоту для контроля температурного режима.

После реконструкции и модернизации там смогут находиться одновременно около 1200 рефрижераторных контейнеров. Это в том числе и возможности нашего сухого порта – предприятий «ПИК» и «Фреш терминал». Опорная для нас железнодорожная станция Мыс Чуркин работает на пределе, и для увеличения грузооборота несколько лет назад акционеры решили создать сухой порт в районе станции Угольной, с которой отправляется два ускоренных контейнерных поезда в сутки. В дальнейшем планируется увеличение до четырех поездов в сутки.

– Отмечается, что сухие порты как раз могли бы дать хороший шанс избавиться от узких мест в логистике.

– У нас сухой терминал действует, мы одни из первых, наверное, реализовали такой проект. Работа ведется в режиме свободного порта Владивосток.

– Какой объем продукции из водных биоресурсов уходит в контейнерах на сегодняшний день?

– Грузооборот рыбопродукции в контейнерах за октябрь составил 18 тыс. тонн, а за десять месяцев – 157 тыс. тонн.

ПРИНЯТЬ КАЧЕСТВЕННО И В СРОК

– В этом году Владивостокский рыбный терминал подтвердил соответствие стандарту Морского попечительского совета (MSC) в отношении цепи поставок. Развивается инфраструктура для операций с рыбными грузами. Какие еще возможности будут реализованы, чтобы работа с ВМПГ стала эффективной и удобной?

– Все верно, в нынешнем году мы получили сертификат MSC и уже можем представить кое-какие цифры. За десять месяцев по

бом. Для этого в новом холодильно-складском комплексе предусмотрена закрытая галерея. Кроме того, погрузка рыбы в транспортные средства будет производиться в специализированном холодильном помещении, что позволит сохранить температурный режим и исключить тепление продукции.

– Логистика – это скорость и бесперебойность. Какая техника и технологии помогают ускорить обработку рыбных грузов?

– Есть хорошо зарекомендовавшие себя технологии. Это, например, использование внутри-трюмных дорожек, они позволяют из подпалубных пространств подавать поддон на просвет трюма. Такая технология помогает повысить производительность тру-



Использование современной техники и технологий позволяет ускорить погрузочные операции: машина грузоподъемностью 20-25 тонн наполняется за 30-40 минут

стандарту Морского попечительского совета обработано 105 тыс. тонн. Продукция направлена в Европу, Японию – на рынки, которые очень требовательны к соблюдению принципов MSC. Применяются серьезные требования к хранению рыбопродукции – от соблюдения температурного режима до изолированного хранения. Для сравнения: в 2020 году по стандарту MSC было обработано всего 30 тыс. тонн продукции.

MSC-сертификация получает распространение. Основное требование при экспорте рыбопродукции – перевалка закрытым спосо-

да и увеличить суточную норму выгрузки на 25%.

При отгрузке в транспортные средства – автомобили, вагоны – мы применяем на погрузчиках сталкиватели. Благодаря этому исключается ручной труд в суженных пространствах: груз, единоразово поставленный на поддон, сталкивается с него специальным приспособлением. Использование этого устройства также позволяет ускорить операции: машина грузоподъемностью 20-25 тонн наполняется за 30-40 минут. Понимание времени работы позволяет составить четкое расписание для движения

транспортных средств в порту. Еще можно отметить внедряемую рыбаками практику тарирования и палетирования грузов прямо на борту судна. Такое оборудование имеется на т/х «Царица», который недавно обрабатывался в порту. Палеты с продукцией, упакованные в термоусадочную пленку и перевязанные металлической или пластиковой лентой, подаются к выгрузке электропогрузчиком при помощи специального лифта. Береговые погрузчики имеют возможность забирать рыбу без привлечения подъемных кранов.

Отметим, что выгрузка рыбопродукции пакетным способом, позволяет полностью механизировать процесс и значительно уменьшить продолжительность погрузо-разгрузочных работ. Выгрузка за смену – 2000 тонн/сутки.

Мы получили сертификат MSC: за десять месяцев по стандарту Морского попечительского совета обработано 105 тыс. тонн. Продукция направлена в Европу, Японию – на рынки, которые очень требовательны к соблюдению принципов MSC. Применяются серьезные требования к хранению рыбопродукции – от соблюдения температурного режима до изолированного хранения. Для сравнения: в 2020 году по стандарту MSC было обработано всего 30 тыс. тонн продукции.

– В Дальневосточном таможенном управлении отмечали, что современные информационные решения позволяют ускорить оформление. И в пример приводили в том числе ВМРП.

– Да, с Первомайским таможенным постом у нас отлаженное взаимодействие. Действует единая информационная сеть: таким образом таможенные органы получают доступ к сведениям о том, какая продукция к нам поступила, какая хранится, – по разной номенклатуре грузов, в том числе по рыбе. Все доступно в онлайн-режиме. Нет такого, что груз сегодня ждет оформления.

Однако необходимо решить еще один вопрос. У нас здесь зона деятельности одного таможенного поста, а место расположения сухого

порта под контролем другого. И нет возможности переместить груз для дальнейшего оформления в сухой терминал. Все это приводит к потерям времени. Понятно, что есть механизм складов временного хранения, но над решением этого вопроса тоже надо подумать, ведь у сухих терминалов большие перспективы, это хорошее подспорье для портов.

– Ограничения, связанные с пандемией, вывели на новый виток вопрос развития площадок для приемки и хранения рыбных грузов в российских портах. Как вы относитесь к идее поддержать создание такой инфраструктуры за счет квот вылова? Эта тема тоже обсуждалась на государственном уровне. Какие здесь могут быть еще стимулы со стороны государства?

– Вопрос, конечно, непростой, комментировать его мне, портовику, сложно. Думаю, что для нас нужны все-таки какие-то другие механизмы поддержки. Уже есть возможности свободного порта Владивосток, с льготным налогообложением и другими преференциями.

Хотелось бы обратить внимание на проблематику аренды причалов и взаимодействия с Нацрыбресурсом. Да, у нас есть небольшие сдвиги по срокам выполнения инвестиционного проекта (речь идет об обязательствах, принятых при заключении договора аренды гидротехнических сооружений. – Прим. ред.). Но для таких изменений есть объективные причины. Мы не бросаем начатого, строим холодильник. Продолжаем платить аренду, обслуживаем причалы, обеспечивая текущий и капи-

тальный ремонт. Нужно принять во внимание ограничения, наложенные пандемией, да и на рынке, как я уже говорил, произошли серьезные изменения: рыбопродукция пошла в контейнерах. Для того чтобы помочь рыбакам освоить возможные объемы вылова, нужен оборот, поэтому мы и сделали упор на работу с контейнерами.

К тому же цифры – вещь упрямая, а они показывают, что у нас идет рост по всем направлениям. В том числе по рыбопродукции.

Если вернуться к квотам вылова, то здесь, как я уже сказал, давать какие-то оценки мне сложно. Пусть рыбу добывают профессионалы, везут ее к нам, а мы постараемся все объемы принять качественно и своевременно. Новый холодильно-складской комплекс емкостью 23 тыс. тонн будет сдан в первом квартале 2023 года.

– Зарубежные страны выставили требования по обработке грузов и обеспечению здоровья сотрудников, которые работают с товарами, во время пандемии. Какие меры принял Владивостокский морской рыбный порт, чтобы эти условия выполнялись и поставки не прекращались?

– Сразу же, когда возникла ситуация с пандемией, мы приняли суда, которые были остановлены в Китае, находились там какое-то время на рейде.

Сейчас обеспечиваем соблюдение всех мер согласно рекомендациям Роспотребнадзора и требованиям иностранных коллег. Проводится профилактическая дезинфекция, обрабатывается вся техника, поддоны, морозильные камеры.

В случае отгрузки по прямому варианту, с борта судна в контейнер, каждое место рыбопродукции орошается специальным раствором. Закуплены для обработки и специальные модули. Все процессы фиксируются на видео. В сопровождении этих видеоматериалов и документов продукция отправляется на экспорт.

Также отмечу, что мы достигли 80% уровня вакцинации у работников порта. Проводятся медицинские осмотры сотрудников и температурный контроль.

Таким образом порт со своей стороны готов принимать и принимает все меры, для того чтобы торговля шла бесперебойно и экспорт продуктов не терял в объемах и скорости. **FN**



Анна ЛИМ

Герман ЗВЕРЕВ: НАЧАЛО ГОДА ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ С ФИНАНСОВОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БУДЕТ НЕПРИВЫЧНО ЖЕСТКИМ

Второй год работы в условиях пандемии и закрытия крупнейшего для российской рыбы рынка не помешал рыбакам активно включиться в обсуждение важнейших для отрасли вопросов. Некоторые из них – как в случае с «прибрежкой» или изменениями в Налоговый кодекс – удалось разрешить. По другим – как второй этап инвестквот – основные битвы еще впереди. Насколько уходящий год оправдал прогнозы рыбацкого сообщества, почему изменения в отрасли полезно рассматривать в глобальном контексте и на каких темах крупнейшая отраслевая ассоциация намерена сфокусировать внимание в будущем году, в интервью Fishnews рассказал президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ) Герман ЗВЕРЕВ.

– Герман Станиславович, российские рыбаки переживают не лучшие времена – китайский локдаун, заметное ухудшение финансового состояния предприятий, постоянная перетряска законодательства. На ваш взгляд, какие меры нужны, чтобы стабилизировать ситуацию в отрасли?

– За минувшие полвека отечественная рыбная отрасль оказывалась в сложной ситуации каждые 10-12 лет. В конце 1970-х – начале 1980-х годов СССР выбросили из исключительных экономических зон других стран, и практически в то же время случилась вторая лососевая катастрофа (первая, более масштабная, произошла двенадцатью годами ранее, в конце 1960-х – начале 1970-х годов). Двенадцать лет спустя – начало 1990-х, крах субсидируемого государством рыбохозяйственного комплекса, передел и перестрелки. Еще через десяток лет, в начале нулевых, – тотальные аукционы.

Определенная стабильность пришла только в 2004 году, и затем в течение 15 лет – быстрый рост выручки и прибыли, комфортная налоговая среда, невысокая, будем откровенны, до 2016

года инвестиционная активность. Апокалиптические настроения внутри отрасли возникают сейчас на контрасте с благоприятным предыдущим трендом. И он же задает рамки для реакции государства.

Государство не верит в крики о помощи, потому что убеждено – всем предыдущим историческим опытом развития отрасли убеждено – в очень высокой ее адаптивности. Поэтому отношение власти к рыбакам сейчас скорее не «как помочь», а «ничего, справитесь». Одни и те же факты интерпретируются бизнесом и государством абсолютно по-разному.

Приведу простой пример: с 2010 по 2020 годы размер подоходного налога и социальных взносов в отрасли вырос в пять раз – с 8,5 млрд рублей до 45 млрд рублей. Как мы интерпретируем этот факт? Растет социальная ответственность работодателей, рыбаки имеют достойный высокий заработок. Как это интерпретирует государство? «Значит, у них много денег».

Поэтому обсуждать набор конкретных мер государственной поддержки считаю бессмысленным до тех пор, пока не изменится «оптика», посредством которой государ-

ство всматривается в нас, в нашу отрасль. Про бюджетное субсидирование я вообще не заикаюсь: рыбная отрасль перестала быть получателем бюджетного финансирования в любых формах с 2009 года. Тогда последний раз выходили постановления, которые предусматривали прямую государственную помощь в виде субсидирования процентных ставок.

– Но в этом году же появились субсидии – на топливо и перевозку рыбы?

– Пока я не вижу их счастливых получателей. Посмотрим. Субсидии на перевозку появились слишком поздно, чтобы ими смогли воспользоваться во время провала рыночного спроса.

– Тогда какие аргументы могут убедить государство по-другому взглянуть на отрасль?

– Только если будет совсем плохо.

– Несмотря на изменившуюся финансовую ситуацию и высокую закредитованность предприятий, продолжается обсуждение второго этапа программы инвестквот. Еще в январе ВАРПЭ предложила



Президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров Герман ЗВЕРЕВ

использовать его для развития береговой переработки. Ассоциация выступала за паритетное распределение объема инвестквот на заводы и суда. Сегодня мы видим, что Росрыболовство занимает аналогичную позицию. Означает ли это, что в части развития отрасли и реализации ее инвестиционного потенциала рыбаки и регулятор смотрят в одну сторону?

– Смотрим в одну сторону, но пока видим не одно и то же. Это не страшно, на самом деле. Действительно, мы предложили сделать акцент на береговых предприятиях. Перечень водных биоресурсов, которые предполагается предоставлять пользователям на втором этапе инвестквот, ограничивается минтаем и сельдью Дальнего Востока. Распределение этих ресурсов необходимо соотносить с целями развития региона в целом. А главная проблема Дальнего Востока – это обезлюдение, отток населения, в том числе из-за отсутствия рабочих мест, несоответствия представлений молодых людей об их месте в жизни, зарплатке и перспективах с реальностью.

Сколько необходимо ресурсов для создания одного рабочего

места? На крупнотоннажном рыбопромысловом судне оно «стоит» 174 тонны, а на береговом заводе – 43 тонны. Следовательно, предоставление инвестквоты для береговой переработки в четыре раза эффективнее с точки зрения закрепления населения и развития прибрежных территорий, чем предоставление инвестквоты под строительство рыбопромыслового судна.

В целом обсуждение деталей второго этапа, включая виды водных биоресурсов, типы объектов инвестиций, требования к инвестиционному договору, на мой взгляд, нужно вести с учетом оценки результатов первого этапа. Во-первых, мы видим, что скорость строительства заявленных объектов инвестиций, если говорить о промысловых судах, сильно отстает от запланированной. Во-вторых, надо учитывать, что нормативная база первого этапа не раз корректировалась.

ВАРПЭ трижды выступала с соответствующими предложениями. В 2017 году на совещании у председателя правительства мы предложили позволить береговым заводам использовать эквивалент собственной промышленной квоты, чтобы

они, условно говоря, не бегали по всем подзонам Дальнего Востока, осваивая инвестквоту. Затем ВАРПЭ обратила внимание на необходимость уточнить терминологию и разрешить доставку мороженой рыбы на береговые заводы. ВАРПЭ предложила предоставлять квоту по достижении 90-процентной готовности судна. Это вынужденный шаг, вызывавший активную дискуссию. Вынужденный, потому что с задержками по вине верфей столкнулось слишком много предприятий. Отсюда ключевой вопрос – изменение «идеологии» договора о предоставлении инвестквоты. Неправильно, если на втором этапе, как и на первом, вся ответственность за несвоевременное строительство будет на рыбаке, а верфь останется в стороне.

Повторяю, обязательным условием обсуждения второго этапа должна быть объективная оценка результатов первого. И здесь, возможно, возникнет дискуссия с регулятором, поскольку мы, скажем так, с разной степенью оптимизма смотрим на происходящее. Думаю, у регулятора оптимизма больше. Значит, будем искать баланс.

– Насколько я помню, тщательно проанализировать результаты первого этапа инвестквот на круглом столе в Совете Федерации просили и регионы?

– Конечно. Мурманск и Архангельск вообще сказали, что они против второго этапа. А дальневосточные регионы предложили проанализировать результаты. Мы тоже считаем: с флотом не стоит спешить, пока на промысел не выйдет большая часть построенных в обмен на инвестквоты судов.

– С 2018 года ВАРПЭ выступает за увеличение природной ренты в рыбной отрасли. Недавно проект изменений в Налоговый кодекс по ставкам сбора за пользование ВБР прошел первое чтение. Сейчас ассоциация в диалоге с Госдумой и Советом Федерации дорабатывает этот законопроект. Как вы оцениваете взаимодействие с парламентариями? Удастся ли донести до них позицию рыбаков и какие моменты надо учесть ко второму чтению?

– Хочу сразу уточнить, что мы выступали не за увеличение абстрактной природной ренты. Мы выступали за то, чтобы налоговые поступления от рыбопромышленных предприятий стали более существенным фактором повышения бюджетной обеспеченности прибрежных регионов.

Как вы знаете, 80% сбора за пользование ВБР идет в региональные бюджеты. Поскольку ставки не менялись последние 15 лет, сейчас общий объем таких поступлений составляет около 2 млрд рублей, из которых 1,6 млрд рублей остается в регионах. После повышения ставок сбора, по нашим подсчетам, эти платежи вырастут примерно до 14 млрд рублей, из них 11 млрд рублей – доля регионов. Причем в отличие от того же налога на прибыль это достаточно стабильные поступления, они в меньшей степени привязаны к результатам финансовой деятельности предприятий.

ВАРПЭ с 2018 года выступала за изменение системы сборов за ВБР. У нас разгорелась острая дискуссия с Минфином: он предлагал индексацию ставок сбора за весь период с 2004 года. Например, ставка сбора за минтай, которая сейчас составляет 3500 рублей и в соответствии с проектом поправок в Налоговый кодекс повысится до 4300 рублей, выросла бы до 12 240 рублей. И так по многим видам водных биоре-



Сколько необходимо ресурсов для создания одного рабочего места? На крупнотоннажном рыбопромысловом судне оно «стоит» 174 тонны, а на береговом заводе – 43 тонны. Следовательно, предоставление инвестквоты для береговой переработки в четыре раза эффективнее с точки зрения закрепления населения и развития прибрежных территорий, чем предоставление инвестквоты под строительство рыбопромыслового судна.

сурсов. Нам пришлось очень много работать, чтобы убедить правительство в алогичности этого подхода. Огромное спасибо Алексею Васильевичу ГОРДЕЕВУ, который тогда курировал наше направление. Мы смогли докопаться до первоначальных методик, по которым утверждался и рассчитывался сбор за ВБР, и отстоять допустимый размер ставок. Считаю, что сейчас мы вышли на согласованные позиции.

Какие плюсы для регионов? В прошлом году налоговые поступления рыбопромышленных предприятий в бюджеты регионов Дальнего Востока составили 23,7 млрд рублей. Реализация предложения ВАРПЭ позволит увеличить эти вливания до 35 млрд рублей!

Законопроект находится на рассмотрении в Госдуме и, вероятно, до 1 декабря будет принят. Мы видим поддержку со стороны комитета ГД по аграрным вопросам и его председателя Владимира Ивановича

КАШИНА. Ко второму чтению мы высказали замечания в отношении коэффициента-дефлятора. Считаю, что его применение создаст «ножницы», когда в условиях падения отпускной цены на рыбопродукцию налог, выплачиваемый рыбаками, будет увеличиваться. Кроме того, мы считаем необоснованным ограничение льготы для градо- и поселкообразующих предприятий тремя годами. Что произойдет через три года? Они переместятся из удаленных районов в центр страны? То же самое можно сказать и о рыболовческих колхозах и артелях. Наша общая позиция, что такие предприятия должны иметь возможность использовать льготные ставки сбора.

– А стоит ли ожидать изменений в расчете единого сельхозналога? С учетом снижения размера годового дохода, позволяющего предприятиям не платить НДС, насколько актуален режим ЕСХН для рыбаков?

– Во-первых, ЕСХН по-прежнему обеспечивает серьезные поступления в бюджет. На него приходится более 12% совокупных налоговых поступлений в рыбной отрасли. Во-вторых, многие предприятия используют этот режим. Из пакета поправок в Налоговый кодекс, который сейчас рассматривается, норму об отмене ЕСХН в рыбной отрасли убрали. В отличие от сельского хозяйства, где ЕСХН называют «убийцей» налога на прибыль, в рыбной отрасли поступления и по ЕСХН, и по налогу на прибыль росли, в 2020 году они составили 6,8 млрд рублей и около 8 млрд рублей соответственно.

Правительство согласилось, что режим ЕСХН – это нормальный инструмент, который не убивает налог на прибыль и не препятствует инвестиционной активности. Наоборот, если мы посмотрим на предприятия, которые участвуют в программе инвестквот или в крабовых аукционах, то часть из них использует ЕСХН.

– В свое время ВАРПЭ предлагала налоговые изменения, в частности увеличение ставок сбора, как альтернативу крабовым аукционам. Сейчас получается, что предприятия вошли в инвестиционный цикл, потратили огромные средства на аукционах, и все равно им поднимают налоги. Где тут логика?

– И снова предлагаю чуть расширить рамки и посмотреть на споры вокруг способов предоставления квот как на часть общей политэкономической дискуссии, которая началась пять-семь лет назад и сейчас выходит на новый уровень. Это обсуждение участия крупного бизнеса в реализации целей, которые государство считает приоритетными. В 2014-2015 годах экономика стала менять ориентацию с иностранных инвестиций к инвестициям за счет внутренних средств. И это породило вопросы о роли крупных частных компаний, мы это видели на примере металлургии, химической и горнорудной промышленности.

В этом году государство сформулировало национальные цели развития. Что это такое? С моей точки зрения, государство предлагает частному бизнесу показать, как он собирается участвовать в развитии приоритетных для экономики направлений не только через налоговые поступления. При этом подчеркиваю: агрессивный подход Минфина к эскалации ставок сборов

за ВБР поддержки в правительстве пока не нашел.

Что касается несвоевременности таких фискальных нововведений... Понимаете, государство оценивает колебания спроса, ценовые волны, перепады на внешнем рынке, разрывы поставок как явление временное, а необходимость межотраслевого перетока доходов, формирующихся за счет добычи национальных природных богатств, и повышения доли изъятия выручки, формирующейся за счет ослабления национальной валюты, – как явление постоянное, как константу новой экономической политики.

На мой взгляд, более важными, хотя и менее заметными являются другие явления – глобальные процессы в мировой экономике. Мы еще толком не ощутили силу влияния некоторых трендов, которые сейчас выходят на первый план, таких как декарбонизация, «зеленая повестка» или ESG. Например, в прошлом году вступил в действие техрегламент, который ограничил содержание серы в судовом топливе. В результате дополнительные издержки отрасли, связанные с затратами и удорожанием судового фрахта, составили порядка 7-8 млрд рублей. И это будет продолжаться.

Сейчас мы обсуждаем законопроект о запрете перегрузов так называемых загрязняющих веществ за пределами портов. Позиция ВАРПЭ включена в рекомендации Совета Федерации. Очень рассчитываем на депутатские поправки к правительственному законопроекту, поскольку нынешняя редакция запрещает перегруз в море рыбопродукции, которая может быть заражена гельминтами. Но установить факт зараженности можно только по результатам ветеринарно-санитарной экспертизы, которая проводится на берегу, а значит, требуется сначала доставить рыбу в порт.

Рыбная отрасль не изолирована, и ее проблемы становятся понятнее, если взять более длительный исторический период или расширенный контекст.

– Мы уже затронули тему участия бизнеса в нормотворческой деятельности. Вы два года являетесь сопредседателем рабочей группы «Рыболовство» по реализации механизма «регуляторной гильотины». По вашей оценке, реформа контрольно-надзорной деятельности

(КНД) позволила бизнес-сообществу стать полноценным участником этого процесса?

– Дело в том, что за пределами реформы КНД осталась большая тема – государственный контроль и надзор за сохранением водных биоресурсов, добываемых в исключительной экономической зоне Российской Федерации. Не хочу сказать, что этот контроль осуществляется плохо, но для того, чтобы любой вид контроля мог совершенствоваться, вокруг него должна идти дискуссия. Это не означает непрямых изменений: может быть, действующие правила и инструкции хороши и не надо их трогать. Но почему их не обсудить?

В рамках «регуляторной гильотины» нам удастся некоторые другие виды контроля «подкручивать» в правильном направлении. Например, с мая мы обсуждаем проект правил ветеринарно-санитарной экспертизы. Я помню, как в прошлый раз принимался этот документ (в 2008 году). Рыбаки об этом ничего не слышали. Тогдашний руководитель Росрыболовства Андрей Анатольевич КРАЙНИЙ узнал о новых правилах, когда они уже были изданы, и очень громко гневался по поводу этого документа. А сейчас мы активно прорабатываем проект правил ветсанэкспертизы, провели три заседания рабочей группы. У нас была масса замечаний – около 40 в общей сложности. К итоговому варианту их осталось 25, из них 8 замечаний учтено полностью, 8 – частично, а еще 8 – сняты. На мой взгляд, проект правил четко и ясно исключает ситуацию, которая беспокоила отрасль, – необходимость проведения ветеринарно-санитарной экспертизы на борту судна.

Или еще один пример – постановление по «незаходным» судам. Напомню, что его первоначальная редакция предполагала, что разрешение на добычу не выдается, если не уплачена таможенная пошлина с рыбопромыслового судна, которое прошло любые, подчеркиваю, любые ремонтные работы за пределами таможенной территории ЕАЭС. Ежегодно дальневосточные предприятия ремонтируют за рубежом рыбопромысловые суда на сумму 7 млрд рублей в среднем. Примерно в 95% случаев идут судебные споры между таможней и рыбаками относительно сумм оценки. Первоначальный проект постановления № 2471 от 31 дека-

бря 2020 года исключал возможность оспаривания решения ФТС. Плати столько, сколько тебе сказали, или не пойдешь на промысел. Это привело бы к остановке работы сотен рыбопромысловых судов. Благодаря фильтру «регуляторной гильотины» такой риск удалось предотвратить.

Отмечу, что в профильном департаменте аппарата правительства предельно внимательно относятся к позиции делового сообщества: наши аргументы тщательно изучаются и оцениваются. Это позволило остановить некоторые проекты нормативных актов. Но еще раз повторю, что значительный блок вопросов нормотворческой активности остался за пределами реформы КНД, хотя, как мне кажется, от спокойного делового обсуждения выиграли бы все, в том числе и сами контролеры.

– А помимо «гильотины», в целом слышат ли позицию рыбацкого сообщества на разных уровнях власти? Вы 11 лет возглавляете рыбную комиссию РСПП и профильный комитет «Опоры России». Какую роль играют эти площадки в развитии отрасли и защите интересов рыбопромышленников?

– Скажу, может быть, неприятную вещь, но услышать нас могут только в двух случаях. Прежде всего, если внутри системы государственной власти нет единого сформированного мнения по тому или иному вопросу, а продолжается дискуссия между различными ветвями власти или ведомствами.

Яркий пример – законопроект об электронных аукционах. В августе 2020 года мы его рассматривали на комиссии РСПП и представили предложения, которые были учтены на заседании комиссии по законопроектной деятельности. Александр Николаевич ШОХИН (президент Российского союза промышленников и предпринимателей. – Прим. ред.) выступил на эту тему в правительстве, 28 января 2021 года законопроект был принят в первом чтении. Но уже в марте во втором чтении законопроект был одобрен в другой редакции. И она не была согласована ни с правительством, ни с Советом Федерации. В результате возникла дискуссия между ветвями власти, и законопроект вернули в редакцию первого чтения.

Другой пример – вопрос с финансированием отраслевой науки. 24 сентября на заседании правкомиссии под председа-

тельством Виктории Валериевны АБРАМЧЕНКО я высказал консолидированную позицию рыбацкого сообщества против введения внешнего финансового управления рыбохозяйственной наукой. Это услышали и включили в протокол опять-таки потому, что у Минсельхоза одно мнение, а у Минобрнауки – другое. Согласованной точки зрения в правительстве нет.

В такой ситуации консолидированная позиция рыбопромышленных предприятий и союзов, а «рыбные» комиссии общенациональных бизнес-объединений являются платформой для сплочения, срабатывает. В отличие, например, от «крабовых аукционов», где была

Сотрудничество с союзами и ассоциациями из других отраслей позволяет нам расширять зону внимания и смотреть на проблемы в рыбной отрасли через другую «оптику», воспринимать их в контексте экономики в целом и происходящих в масштабе страны процессов. Что опять же помогает понять, как выглядит отрасль снаружи, в том числе с точки зрения государства, насколько и в каком качестве она встраивается в его повестку.

консолидированная позиция государства. Когда его позиция сталкивается с коллективным мнением рыбаков, то государство сильнее. Если же есть пространство для дискуссии, тогда наш голос услышат и нашу позицию учтут.

Еще один момент, когда консолидированная отраслевая позиция слышна, возникает в преддверии значимых общественно-политических событий – как правило, это федеральные выборы. Пример такой синхронизации с политическим календарем мы видели этом году: в сентябре прошли выборы в Госдуму, а летом был принят закон по «прибрежке». Здесь консолидированное обращение отрасли начинает приобретать политическое измерение и его труднее игнорировать. То же самое произошло в конце августа, когда реакция на коллективное обращение северян по поводу бассейновых правил рыболовства последовала очень быстро.

Если этих условий нет, тогда работа существенно сложнее.

– Еще одна актуальная тема – это развитие внутреннего спроса на рыбопродукцию. На первом заседании комитета РСПП по продполитике вы говорили, что резкое падение цен на минтай, вопреки прогнозам, не открыло окно для увеличения поставок на внутренний рынок. Почему так произошло и есть ли инструменты для расширения внутреннего спроса на минтай? Что предлагает рыбацкое сообщество?

– Таким инструментом могло бы стать расширение государственного спроса, так называемые рыбные интервенции, хотя, возможно, это не самый удачный выбор слов. В принципе, государство в этом году с некоторым запозданием, но стало

предпринимать определенные шаги. Я имею в виду субсидирование тарифа на перевозку рыбопродукции. Думаю, что, если бы это решение было принято в феврале-марте, эффект оказался бы более ощутим.

В любом случае в какой-то форме активизация государственного спроса на рыбопродукцию нужна. Может быть, в виде продовольственной помощи малообеспеченным, когда финансируются талоны на продукты, либо через увеличение закупок за счет средств федерального или региональных бюджетов, но это необходимо делать.

Конечно, такие меры разумно обсуждать вместе с переработчиками, оптовиками и розницей – с АКОРТ, Рыбным союзом, Рыбной ассоциацией. У нас в составе ВАРПЭ тоже есть предприятия, участвовавшие в госзакупках и торгах, которые проводят ретейл. Будем изучать и это направление.

– Вы не раз отмечали, что и к вопросу ценообразования на рыбном рынке нужно подходить с учетом по-

зиций всех сторон – рыбаков, переработчиков, ретейла. В этом году ВАРПЭ заметно активизировала взаимодействие с Рыбным союзом и АКОРТ. В каких еще направлениях планируется развивать это сотрудничество?

– Напомню, что в 2018 году ВАРПЭ была единственной отраслевой ассоциацией, которая выступила категорически против инициативы ФНС внести изменения в законодательство, направленные на запрет оптовой торговли рыбопродукцией как вида деятельности. Налоговики пытались установить порядок, при котором рыба от добывающего предприятия должна передаваться только по прямым договорам перерабатывающим предприятиям либо розничной торговле. Что это означает? Камчатское рыбопромышленное предприятие должно напрямую заключать договор с магазином шаговой доступности в Сыктывкаре или Йошкар-Оле на поставку 400 кг мороженого минтая? Система дистрибуции существует во всем мире. Наоборот, ее неразвитость и малая финансовая мощность создают проблемы с доступностью продукции. В правительстве с нашими доводами согласились.

Так что на самом деле диалог с коллегами мы вели и раньше. Да, в этом году мы стали взаимодействовать активнее и с совместными заявлениями выступаем. Кстати, тоже не впервые. Если помните, вместе с Рыбным союзом мы прошли большой путь по теме мышьяка, проделали очень серьезную работу.

Сотрудничество с союзами и ассоциациями из других отраслей позволяет нам расширять зону внимания и смотреть на проблемы в рыбной отрасли через другую «оптику», воспринимать их в контексте экономики в целом и происходящих в масштабе страны процессов. Что опять же помогает понять, как выглядит отрасль снаружи, в том числе с точки зрения государства, насколько и в каком качестве она встраивается в его повестку.

– Вернемся к наценке на рыбную продукцию. В этом году вам, как председателю Общественного совета при Росрыболовстве, удалось вынести эту дискуссию на межведомственный уровень. Я имею в виду совместное заседание общественных советов при Росрыболовстве и ФАС. Как вы оцениваете результаты

этого мероприятия и каких решений ожидаете?

– Ждем, когда ФАС сформирует экспертный совет. Это самое главное, потому что надо реанимировать площадку. Экспертный совет по развитию конкуренции рыбохозяйственного комплекса был создан в 2013 году, но провел всего два заседания и фактически прекратил работу.

Конечно, надо чаще контактировать и обсуждать насущные вопросы. Мне кажется, совместное заседание общественных советов оказалось своевременным. Новое руководство ФАС, по моему мнению, идеологически не инфицировано, в отличие от прежнего, где доминировала точка зрения на рыбохозяйственный комплекс как на один большой картель. Думаю, что сейчас в ФАС пришли люди с государственным подходом. Кстати, решение прекратить дело в отношении Ассоциации добытчиков минтая – это тоже показатель объективного и непредвзятого подхода. Мы положительно оцениваем решение убрать из Национального плана по развитию конкуренции идею о необходимости аукционов, на которой настаивало прежнее руководство службы. Будем надеяться, что у нас сложатся нормальные рабочие отношения.

– До конца года осталось чуть больше месяца. Вы могли бы подвести предварительные итоги? Каким получился этот год для рыбной отрасли и какие вы видите приоритеты в следующем году для ВАРПЭ и для рыбаков в целом?

– Наверное, про этот год можно сказать, как говорят англичане, «лучшая новость – это отсутствие новостей». Не принималось никаких судьбоносных решений, которые бы стали точкой невозврата.

По финансовым показателям рыбная отрасль очень неоднородна. Мы можем говорить, что ее разные составляющие пережили 2021 год по-разному. Крабовый сектор чувствует себя, думаю, очень хорошо. Лососевый сектор – лучше, чем опасались. Минтаевый сектор – ожидаемо плохо, но в конце прошлого года опять-таки опасались гораздо худшего сценария. По сельди – всё нормально, по треске у северян – тоже в рамках ожиданий.

Показатель валовой выручки по итогам года, видимо, будет с не-

большим плюсом в сегменте добычи. В сегменте переработки – нет, здесь будет провал, минус и по выручке, и по прибыльности, это уже очевидно. Вероятно, мы увидим снижение показателей прибыльности на 15-18% по сравнению с прошлым годом.

В то же время не произошло катастрофы. Банки, мне кажется, пока смотрят на отрасль без ужаса в глазах. Но и такого, как три-пять лет назад, когда кредитование рыбопромышленных предприятий представлялось им билетом в царство заоблачных прибылей, в целом пока не предвидится. Финансовое состояние отрасли, заработки людей по итогам года окажутся, скажем так, не сильно хуже, чем в 2020-м.

А вот следующий год, который начнется с минтаевой путины, возможно, будет совсем другой историей. Уже в 2021-м некоторые предприятия внесли коррективы в свои промысловые стратегии, отказавшись от гонки в сезоне «А». Возможно, в следующем году изменения в распределении объемов вылова между сезонами «А» и «Б» проявятся еще ярче, мы увидим продолжение тренда на производство филе, пока сохраняется неплохая конъюнктура на внешнем рынке.

Опять же в начале следующего года возникнет непривычная ситуация из-за грядущих изменений в налоговом законодании. Если поправки в Налоговый кодекс будут приняты до 1 декабря 2021 года, то примерно 20% от величины исчисленного сбора за минтай нужно будет заплатить уже в январе – это свыше 1 млрд рублей, что в семь раз больше, чем на протяжении 2005-2021 годов. Поэтому, возможно, начало 2022 года для предприятий с финансовой точки зрения будет непривычно жестким, в первую очередь для тех, кто работает на минтае.

Также нас ждет удорожание кредитования и увеличение налоговых платежей вкуче с торможением выручки и уменьшением отраслевой прибыльности при невозможности снизить основные затраты. Три главных статьи затрат у рыбопромышленников – это топливо, заработная плата и ремонт. Ни по одной из них сэкономить не получится. Всё вместе – это «очень холодный душ» для предприятий.

Конкретно для ВАРПЭ приоритетом, конечно, останется второй этап инвестиционных квот. Кроме того, вопросы продовольственного рынка, судоремонт и биржевая торговля. **FN**



Президент АО «Дальрыба»
Юрий МОСКАЛЬЦОВ

Андрей ДЕМЕНТЬЕВ

Юрий МОСКАЛЬЦОВ: РОССИИ НУЖНО ВОЗРОЖДАТЬ ОКЕАНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

Юрий Иванович МОСКАЛЬЦОВ в рыбной отрасли фигура легендарная. В 1980-х годах он возглавлял советский суперглавк «Дальрыба». В последние годы существования Советского Союза дальневосточный флот, подчинявшийся «Дальрыбе», добывал 5 млн тонн в год – столько же, сколько в настоящее время вылавливает вся Российская Федерация.

Сейчас Юрий Москальцов президент АО «Дальрыба», созданного на базе того самого главка. По просьбе Fishnews Юрий Иванович рассказал о проблемах дальневосточного рыболовства в эпоху последнего десятилетия СССР, а также с позиции опытного управленца оценил ситуацию в рыбной отрасли современной России.

ЗАЧЕМ СОЗДАВАЛИ ГЛАВКИ

– Юрий Иванович, в позднесоветское время уловы на Дальнем Востоке были значительно выше, чем сейчас. Как удавалось организовать такую эффективную работу отрасли?

– Благодаря плановой системе, фактически полувоенной дисциплине, а также работе управленческой вертикали. Было Министерство рыбного хозяйства СССР, на которое замыкались главки макро-регионов. Например, «Дальрыба» была главком на Дальнем Востоке. В регионах на нее замыкались «промы» – Приморрыбпром, Сахалинрыбпром, Камчатрыбпром, Магаданрыбпром...

Эту систему начал выстраивать в конце 1950-х годов министр рыбной промышленности Александр Акимович ИШКОВ. До этого времени ситуация в рыбной отрасли была примерно такой же, как сейчас: великое множество рыбколхозов и предприятий, руководители которых далеко не всегда друг друга знали. Отсутствие четкого централизованного контроля отрицательно отражалось на уловах.

Зато любой директор предприятия с одним пароходиком мог по любому вопросу обращаться к министру: «прошу вас решить то и это». Так что министерство было завалено жалобами, письмами, просьбами. И аппарату просто некогда было заниматься перспективными вопросами – строительством флота, расширением районов промысла.

Не знаю, была ли это идея самого Ишкова или ему подсказал кто, у него ведь своя команда была. Так или иначе, в стране было создано пять главков: «Запрыба», «Севрыба», «Дальрыба», «Каспрыба» и «Азчеррыба».

– А когда вы стали руководить «Дальрыбой»?

– В следующем году исполнится ровно 40 лет, как я зашел в кабинет, где мы сейчас разговариваем. До этого я был начальником «Сахалинрыбпрома».

Первое, чем я здесь занялся в главке, – это рациональная расстановка флота Дальнего Востока. Я столкнулся с тем, что от «Дальрыбы» работал целый десяток промысловых экспедиций. Были крупные, такие как Охотоморская, Берингоморская, Курильская, Приморская. Но были еще экспедиции у берегов Новой Зеландии, Антарктиды, в Индийском океане, в Тихом океане в районе Императорского хребта – южнее Гавайских островов. В них могли работать по 3–5 судов. И приходилось на эти мелкие экспедиции высылать танкеры, перегрузчики, что оттягивало ресурсы от основных райо-

нов промысла. Представьте себе, что такое отправить транспорт из Владивостока, скажем, к восточному побережью Африки, где добывали рыбу-кабана. Месяц туда, месяц обратно и там еще находиться надо. А в это время в Беринговом море, Охотском море стояли суда в ожидании перегруза. Теряли время и деньги, потому что транспортов не хватало.

Пришлось принять волевое политическое решение по закрытию мелких экспедиций. После чего буквально за три года вылов на Дальнем Востоке вырос с 3,2 млн тонн до 3,5 млн тонн. И дальше рост продолжился. Да, из-за закрытия был ропот, были недовольные, но потом все успокоилось, потому что это было правильное решение. Ассортимент добываемой рыбы уменьшился, зато выросли объемы.

КАК ЭТО РАБОТАЛО

– То есть главк – это не предприятие, а административный орган?

– Да. Он так и назывался: Всесоюзное рыбопромышленное объединение «Дальрыба». Главк не ловил рыбу самостоятельно, а только руководил. Главной его задачей была грамотная, умная расстановка флота, организация централизованного снабжения материально-техническими ресурсами и сбыт продукции рыболовства, отбор нормальных, толковых руководителей для регионов.

Главк назначал начальников «промов», те, в свою очередь, определяли нижестоящих руководи-



Юрий МОСКАЛЬЦОВ: В следующем году исполнится ровно 40 лет, как я зашел в кабинет, где мы сейчас разговариваем

лей. И спрос у главка был с начальников, а те, в свою очередь, контролировали подчиненных им управленцев. Плюс горкомы, обкомы, крайкомы партии следили, чтобы не было отстающих. В зависимости от ситуации одних руководителей они снимали, других – ставили.

Такая централизованная управленческая система себя оправдала: отрасль развивалась, и уловы росли. Расскажу, как решались проблемы. Например, в 1985-1986 годах в Дальневосточном бассейне не хватало плавбаз и плавзаводов. Нехватка мощностей, которые принимали бы рыбу с добывающих судов, особенно ощущалась в третьем квартале – когда ловили иваси, тихоокеанскую сельдь, минтай, лосося, сайру...

А среднетоннажного добывающего флота было очень много, сотни судов. Огромное количество РС-300, которых сейчас почти не осталось. И нужно было решить вопросы с приемно-перерабатывающими мощностями. Я по этому поводу вел переговоры с министром Владимиром Михайловичем

КАМЕНЦЕВЫМ. В результате он направил на Дальний Восток пять плавбаз, работавших в западных бассейнах. И прислал еще три или пять транспортов по 5-10 тыс. тонн, которые здесь так и остались.

То есть раньше это работало так: в случае чего звонишь в профильный отдел ЦК КПСС, звонишь министру, заместителям министра. Да они и сами звонили, с трех часов дня по нашему времени, учитывая разницу с Москвой, и до восьми-девяти вечера.

Благодаря централизации мы с годами и довели вылов до недосяжимых по нынешнему времени объемов.

– В 1970-х началась активная добыча иваси. Как это отразилось на общих объемах?

– Да, сельдь-иваси населению очень понравилась, и ее промысел развивался, как раз когда я пришел в «Дальрыбу». Иваси свойственна промысловая цикличность: 20 лет ловится, затем уходит и рассеивается надолго. В тот период в «Дальрыбе» не было проблем с флотом. Он

был сравнительно новый и планомерно пополнялся. Среднетоннажные суда строили в Советском Союзе, а крупнотоннажные за границей – в Польше, ГДР, Финляндии и Японии. Суда поставлялись «Дальрыбе», а здесь их распределяли – на Камчатку, на Сахалин и так далее.

Мы серьезно отнеслись к промыслу иваси, в результате чего вылов со 100-150 тыс. тонн, добываемых в начале 1980-х, к концу десятилетия вырос до 850 тыс. тонн. Это положительно отражалось на общем результате. Так, суммарный годовой вылов на Дальнем Востоке в 1990 году увеличился до 5 млн тонн – сейчас столько вся Российская Федерация добывает.

Ну а потом настали известные времена. Порядок в отрасли разрушили в 1991 году, примерно в то же время и иваси ушла...

БРАКОНЬЕРСТВО РАСЦВЕЛО ПОЗДНЕЕ

– Нынешний отраслевой закон называется «О рыболовстве и сохранении водных биоресурсов». Как

в советское время было с сохранением ВБР? Насколько браконьерство имело место?

– В советское время существовало Министерство рыбного хозяйства. За охрану водных биоресурсов в нем отвечал Главрыбвод, имевший систему региональных управлений (Сахалинрыбвод, Приморрыбвод, Магаданрыбвод). Они и следили за всем. И эта система была очень неплохо отлажена.

– А «Дальрыба» в охране запасов участвовала?

– «Дальрыба» стремилась к тому, чтобы соблюдались правила рыболовства. У нас был крупный отдел добычи рыбы, который это отслеживал. Иногда и руководителю «Дальрыбы» попадало, если кто-то где-то нарушил правила, то есть к этому вопросу серьезно подходили.

В постсоветское время, в 1997 году, к рыбоохране подключили еще и пограничников. Рыбодобычи стали больше уделять внимание внутренним водоемам, а пограничники – морям. Тем не менее постсоветское время стало периодом активного браконьерства. Возьмем для примера краба. В 1990-е и в начале 2000-х ежегодно вылавливали примерно 150 тыс. тонн краба.

– 150 тыс. тонн... Сколько же миллиардеров благодаря крабу появилось!

– Это два современных общих допустимых улова. Сейчас ОДУ – 75 тыс. тонн. Но благодаря жестким мерам начиная с середины «нулевых годов» мы пришли к тому, что нелегальный промысел краба в настоящее время сведен практически к нулю. В этом велика роль пограничников, плюс жесткие регулятивные меры: выдача разрешений, правила по перегрузке и отгрузке и так далее. Иногда я думаю, что нормы, может, и чересчур жесткие, но такие времена.

КАК «СДУВАЛАСЬ» ОТРАСЛЬ

– Юрий Иванович, как вы оцениваете большую приватизацию предприятий рыбной отрасли в 1990-х годах?

– Отрицательно, потому что все рассыпалось. Конечно, та приватизация была бездарно организована: не зря некоторых инициаторов до сих пор вспоминают недобрыми словами. Государственным предприя-

ям предложили стать акционерными обществами – большими, средними, маленькими... «Дальрыба» в новых условиях тоже выбрала этот путь.

Мы пытались противостоять развалу. В 1992 году на базе «Дальрыбы» мы создали Союз обществ и организаций рыбного хозяйства Дальнего Востока (Союз рыбопромышленников Дальнего Востока), который объединял более 20 компаний разных форм

половину квот краба по запредельным ценам. Не успели поработать в новых условиях, как стало известно, что и вторую половину крабов собираются выставить на продажу. Хотя уже и банки протестуют, потому что предприятия закредитованы и многие не могут отдать долги. В общем, идет «война», которая неизвестно чем закончится. Я думаю, что самое правильное в настоящее время – сохранить исторический принцип как

Мы серьезно отнеслись к промыслу иваси, в результате чего вылов со 100-150 тыс. тонн, добываемых в начале 1980-х, к концу десятилетия вырос до 850 тыс. тонн. Это положительно отражалось на общем результате. Так, суммарный годовой вылов на Дальнем Востоке в 1990 году увеличился до 5 млн тонн – сейчас столько вся Российская Федерация добывает.

собственности.

Мы собирались, обсуждали, размышляли, но никаких обязательных решений принять не могли. Ведь раньше, когда была система государственного управления, коллегия, всё решалось благодаря дисциплине. А в 1990-е такой возможности не было. Видя это, я подумал: зачем попусту людей собирать – чтобы встретиться в ресторане и рюмку выпить? Так что в начале 2000-х годов организация была распущена и в регионах стали создаваться свои союзы – на Камчатке, на Сахалине... Каждый умирает в одиночку, как говорят...

– Помимо приватизации, какие еще государственные решения сильнее всего ударили по отрасли?

– В начале 2000-х годов были попытки упорядочить распределение ресурсов по регионам, по предприятиям и т.д. Но Комитет по рыболовству, где регулярно менялись начальники, не смог противостоять введению аукционов. С подачи тогдашнего министра по экономическому развитию Германа ГРЕФА их провели – предприятия загнали в долги.

Правда, в 2004 году вышло постановление правительства, которое позволило ввести исторический принцип наделения ресурсами. К сожалению, сейчас эта система постепенно отменяется. Вновь вернулись к аукционам. Продали на них

обеспечивающий стабильность развития отрасли.

РЕШЕНИЕ – ЗА ХОЗЯИНОМ

– Если почитать нынешнюю стратегию развития рыбной отрасли, то в документе указаны довольно противоречивые цели. С одной стороны, рыбная отрасль рассматривается как источник валюты. С другой – она должна обеспечивать продовольственную безопасность страны и наполнять внутренний рынок. Рыбная отрасль – это механизм для развития смежных отраслей: судоремонта, судостроения. И одновременно она крупный работодатель, который выполняет социальную функцию. Это различные цели, по сути противоположные...

– Каждый смотрит на рыбную отрасль со своей «колокольни» и считает, что именно его точка зрения правильная. Одни говорят: давайте продукцию на экспорт, другие – надо на внутренний рынок, чтобы обеспечить продовольственную безопасность. И в то же время все предприятия частные. Если компании платят за краба такую цену, которую в России никто не даст, то что ей делать?

– У нас же есть Росрыболовство, которое может за счет различных механизмов направлять отрасль в ту

Юрию Ивановичу МОСКАЛЬЦОВУ – 80!

Еще многие, наверное, помнят времена, когда Приморье называли краем моряков и рыбаков. Мы гордились тем, что именно дальневосточные рыбаки вносят весомый вклад в рыбную корзину страны, морские деликатесы из Приморья не переводятся в витринах фирменных магазинов от Москвы до самых до окраин! Чего там только не было: икра и крабы, корюшка и камбала, навага и тихоокеанская сельдь... Вы помните цены на эти продукты? Вполне себе были демократичные цены! А помните времена, когда у причалов рыбных портов стояли современнейшие рыбопромысловые суда, а рефрижераторы не успевали принимать новые тонны морепродуктов, выловленных на разных параллелях и меридианах Мирового океана?! За право стать дальневосточным рыбаком боролись самые смелые и молодые, для которых шторма, ветра и экспедиции не «ужас-ужас!», а настоящая мужская престижная и денежная работа.

Все это не родилось само собой, за этим стояли серьезные, умные, весьма образованные организаторы, сами прошедшие весь путь, что называется, с азов до самого верха. У одного из них, может быть, самого именитого по числу государственных наград, Юрия Ивановича МОСКАЛЬЦОВА – Юбилей! Его биографии вполне хватило бы на десяток приключенческих романов и даже на пару-тройку триллеров. Он все прошел, все преодолел, один из немногих сумел перешагнуть этот государственный передел и сохранить «Дальрыбу» как активно действующую компанию.

Не всё современное хорошо, равно как и старое не всё одинаково хорошо или одинаково плохо. Но Юрий Иванович сумел взять лучшее, сохранить его и преумножить. По нынешним временам это подвиг!

Примите мои поздравления, дорогой Друг! Я горжусь тем, что с Вами знаком, что мне довелось с Вами работать. Вы щедро делились своими знаниями. Я знаю, с каким уважением относились к Вам коллеги со всех водных бассейнов страны, а уважение этих людей заслужить очень непросто.

Будьте здоровы! Ваш светлый ум еще долго послужит Отечеству!

Счастья Вам и Удачи!!

Евгений НАЗДРАТЕНКО

или иную сторону. Куда, по-вашему, сейчас подталкивает государство?

– В первую очередь, в сторону продовольственной безопасности. Но практического влияния на решение этого вопроса у нашего регулятора немного. Решение все равно принимает собственник бизнеса. У него есть долгосрочные контракты, он их задумчиво и последовательно выполняет. Я не могу привести примеры, когда бы мне пришло указание, скажем, поставить 20 тыс. тонн минтая в Россию и отчитаться по итогам года. Вообще не помню, чтобы руководитель Росрыболовства позвонил мне, как главе предприятия. Это раньше, во времена жесткой централизации, заместители министра на телефоне все время сидели. Приболеешь, на день не выйдешь на работу – целая катастрофа.

НУЖНО ОБНОВЛЯТЬ ФЛОТ

– Что следует сделать, чтобы ускорить развитие рыбной отрасли?

– Первое – это обновить флот. И, не боюсь повториться, главное – сохранить исторический принцип, обеспечив стабильность. И тогда мы перейдем к обновлению флота.

– Юрий Иванович, вы сказали, что, когда пришли в главк, сразу стали сокращать экспедиционный лов в отдаленных районах...

– Да. Небольшие экспедиции, с малым количеством судов. Понятно, что они добывали ценную рыбу, но не давали серьезных объемов, отвлекая транспорты и танкеры от главных промысловых районов. Но сворачивание экспедиций рассматривалось как временная мера.

– То есть это было малорентабельно? Дело в том, что сейчас обсуждаются идеи по возобновлению практики советского экспедиционного лова.

– Возобновлять следует. Но для этого надо иметь новый крупнотоннажный флот, чтобы отправлять его куда-нибудь в район Новой Зеландии или, допустим, в Антарктику на криля. Сейчас флот старый – куда его отправлять? Надо обновлять, и в этом должно участвовать государство. Стоило бы создать лизинговую компанию и дать ей средства, чтобы она заказывала и строила суда в России и за рубежом. Собирали бы заявки

у предприятий, которые по лизинговой схеме могли рассчитываться за новые суда. Но кто сейчас этим заниматься будет...

– В Советском Союзе суммарный вылов доходил до 11 млн тонн. Если из этого объема вычленим долю РСФСР, то в конце 1980-х годовой вылов составлял 7-8 миллионов. А сейчас Российская Федерация добывает порядка 5 млн тонн. Может ли Россия в обозримом будущем повысить улов до показателей РСФСР?

– Опять мы упираемся в вопрос обновления флота. Причем нужен именно океанический. И, конечно, перерабатывающие предприятия. Последние сейчас активно строятся – уже порядка 20 заводов начали работу на Камчатке, Сахалине, в Приморье. Но нового океанического флота пока нет. Суда мы покупаем в Норвегии, где такая политика: 20 лет пароход отработал – и на продажу. А на вырученные деньги норвежцы строят себе новые суда.

О РОЛИ АССОЦИАЦИЙ

– Вы длительное время были в руководстве Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ). Как вы оцениваете роль отраслевых ассоциаций для рыбной отрасли?

– Высоко. Если говорить конкретно о ВАРПЭ, то особенно высоко оцениваю ее деятельность в последнее время, когда во главе стоит Герман ЗВЕРЕВ. Ассоциации решают многие вопросы, а повестку им формируют предприятия-члены. И польза от таких отраслевых организаций велика.

– В советское время такие существовали?

– Нет, их начали создавать в 1990-х. И не сразу все получалось. Первый председатель ВАРПЭ Владимир Михайлович КАМЕНЦЕВ, помню, собирал нас раза два в год – для банкета. Все приезжали из уважения. Но реально решать вопросы ВАРПЭ стала позднее.

– Может, для рыбной отрасли целесообразно было бы свое министерство вернуть?

– Да мы столько раз ставили вопрос возвращения министерства. Но пока не удается. **FN**

MOON TECH

Moon Environment
Technology co., Ltd



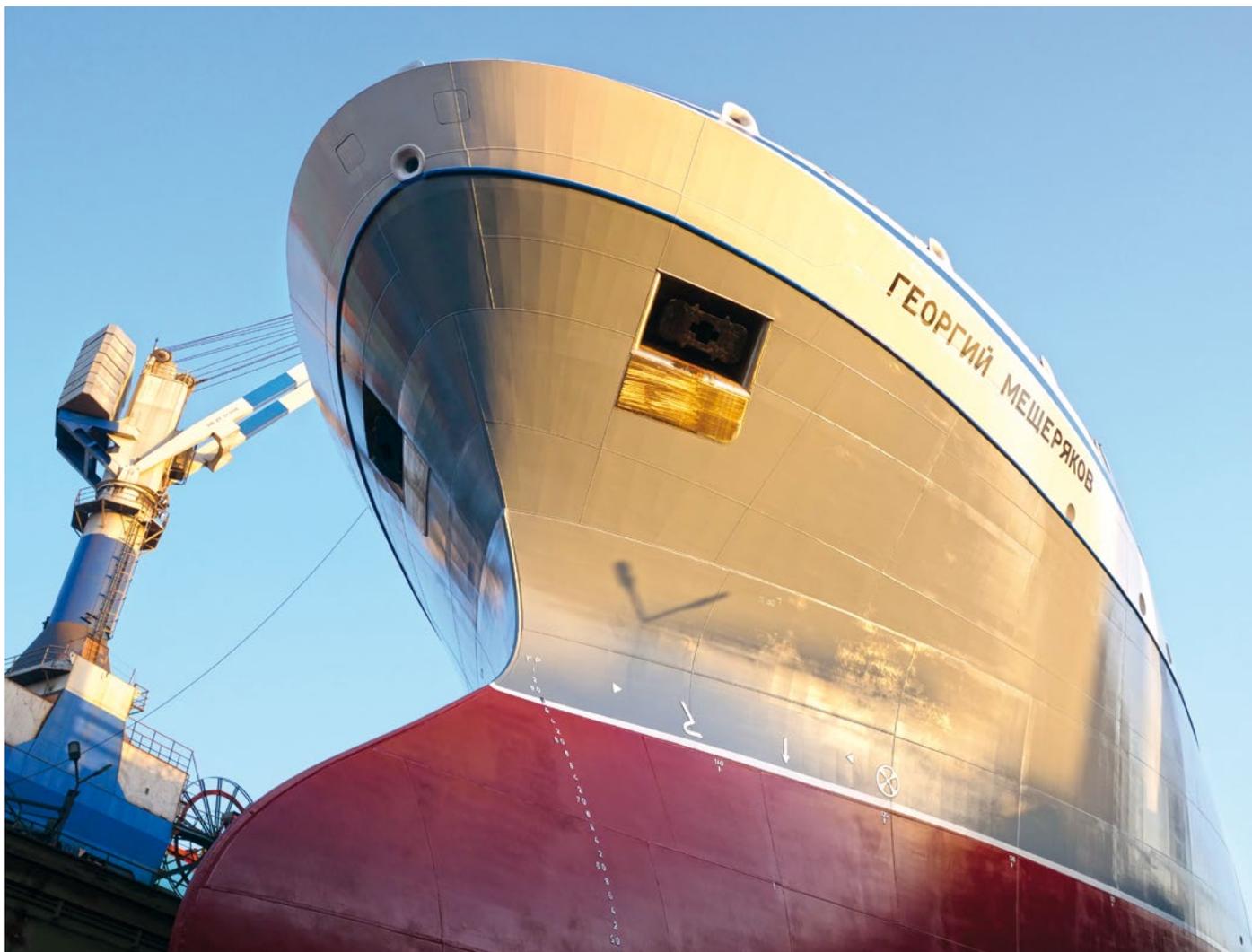
www.yantaimoon.com.ru
www.moonoverseas.com



На правах рекламы

MOON TECH
Тел. во Владивостоке:
8 (423) 234-80-11
Тел. в Москве:
8 (499) 398-23-86

**ООО «Технологическое
оборудование»** –
представитель в России:
8 (423) 202-50-38
dvtechno.com



Валентина БОКОВИКОВА

ИСТОРИЧЕСКИЙ ДЕНЬ

19 октября 2021 года на турецкой судовой верфи «Терсан» зазвучал гимн Российской Федерации. Это означало, что на супертраулере «Георгий Мещеряков» поднят российский флаг, новый корабль передан в собственность заказчика – крупнейшей рыбодобывающей компании «Океанрыбфлот».

«Сегодня – знаковое событие для всех нас. Мы очень долго ждали этот день, и сейчас у всех небывалый прилив сил. Пройден сложный путь от разработки проекта до завершения строительства. Траулер готов, и мы с нетерпением и надеждой ждем, когда он уйдет в свой первый рейс, – говорит генеральный директор рыбодобыва-

ющей компании «Океанрыбфлот» Евгений НОВОСЕЛОВ. – Он назван в честь нашего великого коллеги – легендарного капитана, первого директора «Океанрыбфлота» (тогда еще Управления океанического рыболовства) Георгия Васильевича МЕЩЕРЯКОВА. Георгий Васильевич прошел путь от простого матроса до капитана и всегда, на любой

должности, показывал пример настоящего трудового героизма. В 1964 году на БМРТ «Узбекистан» он поставил мировой рекорд по добыче минтая и получил звание Героя Социалистического труда СССР. Капитан Мещеряков ушел из жизни 16 июня 2019 года, когда это судно уже готовили к церемонии закладки киля. И мы, не задумываясь,

дали его имя новому траулеру. Я уверен, что с ним новое судно проживет долгою, счастливую жизнь и тоже будет показывать лучшие результаты».

История этого промыслового судна началась в 2015 году, когда было принято решение об обновлении флота. Специалисты компании «Океанрыбфлот» искали вариант принципиально нового траулера, который бы соответствовал всем требованиям современности и подходил для работы в суровых реалиях Севера. Поэтому акцент бывалые моряки постарались сделать на безопасности мореплавания и высоком уровне комфорта экипажа.

«Мы долго искали проектировщика, который учел бы наши пожелания и создал нужный вариант, и в результате доверились норвежской компании Skipsteknisk, – рассказывает Евгений Новоселов. – Затем изучили возможности и предложения российских и мировых судостроительных компаний. По итогам анализа было принято решение строить на турецкой судостроительной верфи «Терсан». Проект необычный, из-за чего порой было непросто прийти к соглашению. Но все стороны были заинтересованы в успехе, и потому два года спустя макет воплотился в жизнь».

В Советском Союзе промысловый флот строился серийно: по одному проекту создавались десятки, а то и сотни судов. В «Океанрыбфлоте» и по сей день работают суда типа «Пулковский меридиан», но они уже устарели, да и постоянный ремонт негативно сказывается на доходах и престиже компании. Для успешной деятельности обновление флота было необходимо.

Контракт с турецкой судостроительной верфью «Терсан» на строительство нового судна по проекту норвежской компании Skipsteknisk был подписан в июне 2018 года в офисе «Океанрыбфлота». Уже тогда в российской компании понимали, какой серьезный, рискованный и ответственный сделан шаг. Но это – шаг в будущее.

И уже год спустя, в мае 2019, на судостроительной верфи «Терсан» начинают резать металл для нового судна. Генеральный директор компании Евгений Новоселов нажимает кнопку пуска. Первый лист металла, первый заваренный шов. Чертежи начинают «оживать».

В июле 2019 года проходит церемония закладки килей. Это важное событие для всех сторон – заказчи-



Член совета директоров верфи «Терсан» Энгин ОКТАЙ и генеральный директор «Океанрыбфлота» Евгений НОВОСЕЛОВ подписывают контракт на постройку судна



Ходовые испытания



ка, проектанта и исполнителя, поэтому мероприятие проходит пышно и широко освещается в турецкой прессе. «Судно длиной 108 м и шириной 20 м оснащено высокотехнологичным оборудованием, способным работать даже в зимних условиях и арктических водах. Траулер нового поколения развивает рабочую скорость 16 морских миль. Его вместимость – 150 человек (экипаж и заводские работники, которым будет обеспечен высокий уровень комфорта). Ежедневно с помощью 12 технологических линий, которые специально сконструированы для переработки различных видов рыбы и установлены в заводской зоне, можно перерабатывать 450 тонн рыбы. С точки зрения экологичности здесь будут практически нулевые отходы», – подчеркнул во вступительной речи представитель турецкой верфи.

В июне 2020 года траулер спускают на воду. Из-за пандемии границы закрыты, потому церемония идет в режиме онлайн-трансляции. В офисе «Океанрыбфлота» заметно волнуются, ведь это как первые шаги ребенка: сегодня траулер впервые коснется морской воды. На церемонию прибыли представители турецких министерств, для верфи такой проект в новинку и его результат важен для отрасли страны. Начальник отдела по строительству «Океанрыбфлота» Сергей КИСЛОВ со своей супругой Верой торжественно перерезают ленточку. Одновременно траулер сходит со стапелей. В камчатском офисе компании почти не дышат, пока судно идеально ровно и красиво входит в воду.

В мае 2021 года проводятся ходовые испытания. Впервые траулер отправляется в самостоятельное плавание. Турецкий и российский экипажи внимательно прислушиваются к работе двигателей, следят за маневренностью судна. Три дня специалисты будут оценивать скорость и разворот, проверять работу лебедок, якоря и т.д. К концу ходовых останут и люди, и механизмы, но испытания будут признаны успешными.

Месяц спустя начинаются доковые работы и покраска судна. Теперь траулер приобрел законченный вид. Он совсем не отличается от собственной модели: такой же чистый, красивый и новый, разве что размеры другие.



На супертраулере «Георгий Мещеряков» поднят российский флаг, и новый корабль передан в собственность заказчика – крупнейшей рыбодобывающей компании «Океанрыбфлот»



15 октября 2021 года. Подписан акт приема-передачи судна. А ведь два года назад «Георгий Мещеряков» был всего лишь макетом и светлой мечтой всего коллектива.

19 октября ровно в 8 часов утра экипаж в парадной форме строится возле флагштока. Звучит команда: «Под гимн Российской Федерации флаг поднять!». На палубе воцаряется тишина: и русский экипаж, и представители «Терсана» с волнением наблюдают, как триколор устремляется в небо. В столовой компании в тот же день торжественно открывают мемориальную доску с именем легендарного капитана,

в честь которого назван траулер, – Г. В. Мещерякова.

Впереди долгий путь. В ноябре российское судно «Георгий Мещеряков» с экипажем на борту отправилось в порт приписки на свою новую родину – Камчатку. Больше месяца траулер будет проходить моря-океаны.

На него возлагают большие надежды. В судно вложено много сил, средств и энергии, оно стало символом возрождения «Океанрыбфлота» и гордостью компании. Семь футов под килем, «Георгий Мещеряков»! FN



www.antey.fish



ВОЗВРАЩАЕМ ЛЕГЕНДУ!

ТРАДИЦИИ · КАЧЕСТВО · ВКУС



Наталья СЫЧЁВА

GEA: ЧИСТОЕ БУДУЩЕЕ ХОЛОДИЛЬНЫХ СИСТЕМ

Экологичные холодильные технологии – сегодня для российских предприятий это больше не добровольный выбор в пользу сохранения природы, а обязательное требование государства. Однако современные решения позволяют сделать такой переход на озонобезопасные хладагенты не только полезным для окружающей среды, но и выгодным для самих производств. Один из примеров того, как зеленые технологии холода показывают себя в рыбопереработке, – это проект, реализованный специалистами концерна GEA для компании «Русский минтай».

Как известно, страны, подписавшие Монреальский протокол, с 1992 года ограничили или полностью запретили производство гидрохлорфторуглеродов (ГХФУ) – так называемых переходных озоноразрушающих веществ. К ним относится и хладагент фреон R-22. С 2020 года, выполняя взятые на себя обязательства, наша страна сократила до минимума потребление ГХФУ, а к 2030 году вместе с остальным миром должна полностью отказаться от потребления таких веществ.

В 2016 году с принятием Кигалийской поправки начался новый этап в борьбе с парниковыми газами: стороны Монреальского протокола договорились о выводе из обращения гидрофторуглеродов (ГФУ), вызывающих глобальное потепление. Популярными хладагентами ГФУ, которые используются в том числе в рыбохозяйственном комплексе, – это фреоны R-134a, R-404A и R-507A. С прошлого года Россия и ряд других стран СНГ начали поэтапно сокращать потребление ГФУ: к 2029 году его использование должно уменьшиться на 70%, а к 2036 – на 85%.

Происходящие изменения и связанные с ними проблемы этой осенью обсуждали на Международном рыбопромышленном форуме в Санкт-Петербурге. Рыбной отрасли, где холодильное оборудование используется практически на



Аммиачный холодильно-компрессорный цех завода «Русский минтай»

каждом предприятии, вводимые ограничения касаются напрямую. Причем следить за этим вопросом важно не только техническому персоналу, но и собственникам производств. Особенно если планируется строительство новых холодильных мощностей.

РЫБОПЕРЕРАБОТКА ОТДЕЛЬНОЙ СТРОКОЙ

Конечно, запрещая использование озоноразрушающих веществ, государство не ставило цель сократить возможности промышленности. Решением вопросов перевода

предприятий на более экологичные хладагенты сегодня занимаются специалисты из разных сфер науки и производства.

Рыбоперерабатывающему сектору в этом аспекте уделяется особое внимание. С 2018 года реализуется проект Арктического совета, который направлен на отработку механизма вывода из обращения ГХФУ и ГФУ на предприятиях рыбной отрасли. Экспериментальной площадкой для этого стала Мурманская область.

Среди целей проекта не только вывод озоноразрушающих веществ и фторсодержащих парниковых га-

зов из потребления на предприятиях по переработке рыбы, но и передача организациям отрасли и сервисным компаниям технологий, безопасных для озонового слоя и климата Земли. Также специалисты должны представить решения для конверсии действующего оборудования на экологически безопасные хладагенты.

Исполнители и участники проекта – Международный центр научной и технической информации (МЦНТИ), Мурманский государственный технический университет (МГТУ), а также партнерские финансовые организации и производители техники и технологий для холодоснабжения.

Активное участие в проекте принимает международный концерн GEA. На российском рынке его присутствие с 1991 года обозначилось более чем 1000 реализованных проектов в самых разных сферах – от судостроения до фармацевтики. Хотя знакомство отечественного рыбопромыслового флота с оборудованием компании произошло еще раньше: компрессоры и целые холодильные системы Kühlautomat с 1960-х годов исправно служили на судах многие десятилетия.

Опыт и знания позволяют сегодня специалистам концерна GEA не только выступать в качестве экспертов в вопросе перевода отраслей промышленности на экологически дружелюбные хладагенты, но и внедрять на предприятиях эффективные и безопасные для человека и природы решения в сфере холодоснабжения.

ЗЕЛЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ДЕЛЕ

В рыбной отрасли проекты с применением экологических решений от GEA реализуются в разных регионах. Одним из последних примеров стало создание аммиачной системы холодоснабжения для рыбоперерабатывающего комплекса ООО «Русский минтай» (дочерней компании РРПК). Завод построен на территории опережающего развития в Приморье по программе инвестиционных квот. Введен в эксплуатацию в сентябре 2020 года.

«Русский минтай» по своему технологическому насыщению и в целом организации производственного процесса можно назвать, я думаю, самым передовым рыбоперерабатывающим заводом в Приморском крае. Мы приводим его в пример

еще и как успешный проект, изначально ориентированный на перспективное направление в промышленном холодоснабжении – использование хладагента R717. Здесь можно убедиться, что современные технологии и профессиональное исполнение делают использование аммиака максимально безопасным. К тому же этот хладагент доказывает и свою высокую эффективность и экономичность, что не менее важно для бизнеса», – рассказал руководи-

компрессорным агрегатом, щитом силового тока компрессорного агрегата и конденсатором соответствующей мощности.

«Холодильная установка полностью подтвердила заявленные производителем технические характеристики, что позволяет нашему предприятию производить продукцию высокого качества и точно в срок. Хочу также отметить, что те новейшие технические решения, которые компания GEA реализова-



Винтовой двухступенчатый компрессорный агрегат GEA в работе

тель филиала GEA во Владивостоке Роман ЖУРАВЛЕВ.

На заводе «Русский минтай» работает централизованная аммиачная холодильная установка на базе двухступенчатых винтовых компрессорных агрегатов GEA. Она обеспечивает холодом несколько потребителей: шкафы контактной заморозки с повышенной подпрессовкой плит (для заморозки филе), морозильный аппарат тоннельного типа, льдогенератор и камеры для хранения сырья и готовой продукции.

Специалисты компании GEA осуществляли проектирование (с учетом вентиляции и кондиционирования производственных помещений), поставку и монтаж оборудования для организации холодоснабжения предприятия. На стадии проектирования также были учтены пожелания заказчика по возможному расширению тоннажа и ассортимента продукции и как следствие увеличению холодильной мощности. Для этих целей будет достаточно дооснастить схемное решение

ла в нашей холодильной установке, в части энергоэффективности, позволяют нам снизить стоимость затрат на ее эксплуатацию на 10-15% в сравнении с аналогичными установками, выполненными с применением устаревших технологий», – прокомментировала опыт работы предприятия на аммиачной холодильной установке GEA генеральный директор ООО «Русский минтай» Елена КУПРИЯНОВА.

Для повышения эффективности работы оборудования в проекте реализованы следующие решения:

- Оттайка воздухоохладителей, горизонтальных скороморозильных аппаратов и воздушного тоннельного аппарата на новом заводе осуществляется горячими парами аммиака. В сравнении с децентрализованными фреоновыми системами, где для тех же целей применяются электрические нагреватели (ТЭНы), эта технология позволяет снизить затраты на электричество и периодическую замену выходящего из строя дорогостоящего оборудования.

- Для отвода тепла от хладагента на заводе используются высококачественные испарительные конденсаторы компании Baltimore (Бельгия).

- Для экономии расхода электроэнергии компрессорные агрегаты, испарительные конденсаторы, а также насосы оснащены частотными преобразователями. Экономический эффект основан на решении проблемы высоких пусковых токов, снижении потребления реактивной мощности и реализации возможности регулировать потребляемую мощность в зависимости от реальной нагрузки на систему.

В результате прямая экономия от снижения потребления электроэнергии при регулировании производительности машин и агрегатов для разных объектов составляет от 25 до 50%. Не менее чем втрое увеличивается ресурс и межремонтные сроки насосов, электродвигателей, коммутационного оборудования. Срок службы оборудования с электродвигателем увеличивается на 10%, на столько же уменьшаются затраты на обслуживание. Такими расчетами поделились в компании «Русский минтай».

БЕЗОПАСНОСТЬ И ОБСЛУЖИВАНИЕ

Особое внимание в проектах с использованием аммиака уделяется обеспечению производственной безопасности. «Этим вопросом в компании GEA занимаются высококлассные инженеры еще на этапе проектирования. Кроме того, современные технологии позволяют контролировать работу каждого компонента системы: реагирование на малейший сбой в любом из ее узлов происходит автоматически, то есть мгновенно», – рассказал Роман Журавлев.

В установке максимально широко реализован принцип автоматизации всех процессов. Это позволяет в режиме реального времени отслеживать историю работы холодильной установки, анализировать и предотвращать возможные неисправности, а также управлять системой дистанционно. «Все это помогает снизить нагрузку на обслуживающий персонал и минимизировать риск совершения ошибок, а значит – и возможность возникновения



Цех сконструирован с возможностью дальнейшего расширения

аварийных ситуаций», – отмечает Елена Куприянова.

Однако гарантировать бесперебойную и долговечную работу оборудования может лишь правильная эксплуатация и соблюдение рекомендаций производителя, а также регулярное сервисное обслуживание техники. Теперь компания GEA упростила решение этих вопросов и для своих клиентов на Дальнем Востоке.

«С сентября начал работу сервисный отдел подразделения концерна GEA во Владивостоке. Мы уже консультируем наших клиентов, в том числе онлайн.

Генеральный директор ООО «Русский минтай» Елена КУПРИЯНОВА:

– У нашего предприятия положительный опыт взаимодействия со специалистами концерна был и в период строительства завода, и в ходе эксплуатации оборудования. Компания GEA всегда очень ответственно подходит к проектированию и реализации систем, что позволяет нам эксплуатировать установку без значительных финансовых затрат. Хочется отметить их внимательный и профессиональный подход к работе и пожелать дальнейшего развития взаимовыгодного сотрудничества!

Осуществляем выездные сервисные работы: весь необходимый инструментарий в нашем распоряжении. В скором времени в городе появится и фирменная мастерская, которая будет расположена в удобном месте», – рассказал руководитель сервисного подразделения на Дальнем Востоке Евгений СЕЛИКОВ.

Специалисты GEA уже провели в этом году первое обязательное сервисное обслуживание системы холодоснабжения на заводе «Русского минтая» (ТО 5000) в присутствии инженерного персонала предприятия. В дальнейшем подобные работы здесь смогут проводить самостоятельно или с привлечением специалистов фирменного сервисного отдела GEA – как всегда с гарантией высокого качества, но теперь еще оперативнее. □



ООО «ГЕА Рефрижерейшн РУС»

г. Москва,
ул. Отрадная, 2Б, стр. 9
Тел.: +7 (495) 787-20-20

г. Владивосток,
ул. Набережная, 9, оф. 205
Тел.: +7 (902) 556-55-38

Наталья СЫЧЁВА

Андрей ЗАБУГА: «НЕРЕЙ» ПРОДОЛЖАЕТ МЕНЯТЬСЯ ВМЕСТЕ С РЫНКОМ

Дальний Восток по праву считается рыбацким регионом, ведь здесь обеспечивают около 80% всего российского вылова – до 4 млн тонн рыбы и морепродуктов в год. Однако чем дальше район промысла от мест, где находится основной потребитель, тем сложнее становится раскрыть весь потенциал рыбопродукции. Даже если она выловлена в экологически безупречных холодных водах северной части Тихого океана. Решением этой непростой задачи занимаются специалисты компании «Нерей» – ведущего дистрибьютора дальневосточной рыбы.

О том, каких результатов удалось добиться в этом деле за последний год и какие новые цели ставят перед собой и остальными участниками «рыбной» логистической цепочки в компании «Нерей», журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал генеральный директор Андрей ЗАБУГА.

КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

– Андрей Леонидович, 2021 год оказался для «Нерея» весьма насыщенным в плане деловой активности и реализации собственных проектов. Причем заметно, какой большой акцент вы делаете на работе с персоналом. Тренинги, обучение сотрудников действительно дают такой ощутимый результат в вашем деле?

– В принципе сейчас компании, которые намерены продолжать работать и усиливать свои позиции на рынке, стремятся инвестировать в укрепление основных фондов. Это касается всех отраслей. Для нас главным фондом, ценностью являются люди, которые «растут» вместе с компанией. Ведь все остальные проекты, которые мы реализуем и планируем, нацелены на развитие основной деятельности, которой занимается команда «Нерея», никто иной.

Поэтому, да, задача обучения персонала для нас действительно в приоритете.



Андрей ЗАБУГА, генеральный директор компании «Нерей»

Тем более что сама компания не стоит на месте: мы расширяем клиентскую базу (за год она выросла раза в три), работаем с целевыми клиентами в регионах: активнее выходим на средний опт, переработчиков, торговые сети, компании сегмента HoReCa. Все это подразумевает более плотную интеграцию с клиентом, изучение его потребностей, а значит, требует много внимания и индивидуального подхода. Выросли и объемы документооборота. Конечно, чтобы обеспечить качественную работу, «Нерей» увеличивает штат по всем подразделениям, не только коммерческий отдел. Но,

естественно, прежде чем требовать от персонала результатов, людей необходимо всему научить.

В течение года мы провели серию обучающих курсов, отдельно для разных уровней и направлений – от водителей до руководителей среднего звена и наставников, ведь организовать эффективный рабочий процесс тоже надо уметь.

– То есть управляющих со стороны не привлекаете, воспитываете сами.

– Да, на должности руководителей берем людей из числа своих же менеджеров. В этом, на мой взгляд,

много плюсов. Во-первых, сотрудники видят перспективу карьерного роста, понимают, что при хороших показателях работы, определенных навыках и способностях можно добиться большего, а не просто сидеть на зарплате. Во-вторых, руководитель – это большая ответственность, от такого человека многое зависит. И люди, которые выросли в компании, созрели для следующего шага, конечно, гораздо лучше знают продукт, полностью адаптированы к требованиям компании и погружены в ее культуру. Кому, как не им, все это транслировать новым сотрудникам, обучать людей, направлять, подсказывать.

Помимо обучения различным методам продаж, работе с клиентами на тренингах и семинарах, наши сотрудники на регулярной основе проходят внутреннюю аттестацию. Это в первую очередь специалисты коммерческого отдела, отдела качества, лаборатории, руководители всех уровней.

– У сотрудников компании «Нерей» действительно плотный учебный график.

– Нагрузка высокая, но людям интересно. Они понимают, что это вклад в их собственное развитие, повышение профессиональных навыков и качеств, причем за счет компании.

Кроме того, подобные мероприятия – это всегда дополнительный инструмент для формирования командного духа, проще говоря, шаг навстречу своим коллегам, возможность лучше узнать людей, с которыми проводишь много времени и решаешь общие задачи. Комфортная рабочая среда действительно много значит. Я и сам был на одном из первых курсов для руководителей подразделений и смог убедиться, насколько это живой, увлекательный процесс и при этом полезный с точки зрения сближения и повышения уровня корпоративной культуры.

И, конечно, большое внимание мы уделяем знаниям о том продукте, который представляем на рынке. В этом году мы выпустили брошюру, посвященную популярным на рынке видам дальневосточных рыб и морепродуктов.

– Да, эту брошюру можно было увидеть на выставке в Санкт-Петербурге. Действительно наглядно и доступно подана информация,



Главным фондом, ценностью «Нерей» являются люди, которые «растут» вместе с компанией. Поэтому задача обучения персонала для нас действительно в приоритете

очень красочно все оформлено, ничего лишнего.

– Вы знаете, для нас оказалось неожиданным, насколько удачным стал этот эксперимент. С большим удовольствием эту брошюру изучали даже дети наших сотрудников. Это подало нам идею для будущих проектов, не буду пока раскрывать всех планов, но, по-моему, работа предстоит не только интересная для нас, но и полезная для отечественного потребителя.

А что касается нашего коллектива, то в обязательном порядке каждый сотрудник компании «Нерей» сдает мини-экзамен на знание дальневосточных видов рыб. Поскольку мы специализируемся на этом продукте, то должны помнить его досконально: с клиентами, поставщиками, обеспечивающими службами – со всеми мы должны общаться как профессионалы в своем деле.

– Чему еще предстоит обучиться новичку, чтобы стать полноценным бойцом команды «Нерей»?

– Для новых сотрудников в этом году были разработаны трехмесячные курсы: программа обучения разбита на модули, есть теория и практика. Кроме того, к каждому новичку обязательно прикрепляется наставник, а в отделах определены «учителя», которые объясняют профессиональные тонкости. Например, если менеджеру отдела продаж надо познакомиться с процессом контроля погрузки в порту, то в этих вопросах его консультирует начальник отдела

логистики, обязательно посещение порта, а по вопросам качества – заведующий лабораторией, и новичок будет присутствовать при инспекции продукции. По каждому направлению у нас разработаны положения, правила, инструкции – все это создано нами самостоятельно, никаких универсальных методичек не существует. Это, конечно, большая работа, но она помогает человеку освоить всё необходимое для эффективной работы в компании. Зато после такого интенсивного курса подготовки и успешного прохождения финального собеседования новый сотрудник сразу способен показывать высокие результаты.

НЕПРОСТОЙ ВОДИТЕЛЬ

– В прошлом году компания «Нерей» открыла новое для себя направление: приобрела собственный автопарк для транспортировки рыбопродукции. Вложения себя оправдали?

– Полностью. Более того, мы подписали новые контракты и ожидаем очередную партию автотранспорта.

Новое направление, к слову, тоже доверили нашим ребятам: людей на должности начальника и директора транспортного отдела, механиков взяли из уже действующих подразделений компании. Сейчас оттачиваем работу нового отдела. Все водители получают дополнительную специальность экспедитора. Аттестацию проходят самую серьезную. Специальная комиссия

проверяет не только теорию, но и навыки работы в порту: насколько хорошо человек знает продукт, с которым он работает, как оформляет документы, контролирует погрузку, выгрузку и т.д.

Так что на маршрутах по России теперь работают хорошо подготовленные представители компании «Нерей». Они полностью контролируют процесс, начиная с оформления при погрузке, подсчета мест, сверки содержания, качества, соответствия документов, температурного режима. Всё по инструкции. Затем продукция пломбируется и отправляется в путь.

– Клиенты довольны таким сервисом?

– Конечно, ведь у них нет необходимости решать какие-то вопросы при приемке продукции. Наш представитель передает им груз, как говорится, из рук в руки. К слову сказать, никаких спорных вопросов не осталось и для нас.

Теперь нам гораздо легче работать со сложными, ассортиментными грузами, когда в одной машине отправляются заказы сразу для нескольких покупателей в разные населенные пункты. Наш штатный водитель-экспедитор знает все о продукции, которую сам загрузил и доставил в пункт назначения.

– Температура груза в пути теперь также под вашим контролем.

– Температура -22°C – контроль жесткий. У нас современная техника, оборудованная датчиками. Они позволяют в круглосуточном режиме отслеживать перемещение машины и соответствие температурного режима. Мониторинг ведет диспетчерская служба, так что у нас двойной контроль.

– Современная техника наверняка требует особых навыков от водителей?

– Кабина водителя такого автомобиля очень сильно отличается от грузовиков прошлого века: она буквально напичкана электроникой. И такая техника, конечно, требует высокой квалификации.

– Наверно, это можно сравнить с новыми судами, которые сегодня строят рыбаки: говорят, у экипажей даже мышление меняется, когда они попадают туда.

– Да, совсем другой уровень техники требует иной квалификации и интеллектуального уровня от людей, работающих с ней. Мы специально обучаем наших сотрудников управлять новыми автомобилями: к нам приезжали представители дилерской компании, которые делились теорией и практикой работы с такой техникой. Сейчас мы готовим к отправке в Москву новых водителей на приемку следующей партии автомобилей, и там они обязательно пройдут аналогичные курсы.

Что это дает? Во-первых, это заметная экономия топлива: из нашей практики – расход удалось снизить на 3-5 литров только за счет правильной эксплуатации транспорта. В масштабах предприятия это серьезные деньги, которые окупают стоимость обучения. Ну и, конечно, это надежность и долговечность работы техники: если ее правильно

ры торговли. Но не менее значимо качество самого товара. Удастся ли компании «Нерей» влиять и на этот показатель?

– Выбирая поставщиков среди дальневосточных рыбопромышленных компаний, мы лично посещаем их производства. Нам это важно для понимания полной картины: где, когда и в каких условиях добывается рыба; на чем, кем и каким образом она обрабатывается; кто контролирует качество продукции на предприятии и ее отправку и т.д.

Теперь мы начали лично посещать и компании наших клиентов. В этом году организовали несколько командировок не только по региону, но и на запад России для проведения совместных инспекций – что-то вроде обучающих курсов. Ведь чем больше требований нам предъявляют клиенты, чем придирчивее их технологи, тем лучше для нас. Это



Все наши водители получают дополнительную специальность экспедитора: на маршрутах по России теперь работают хорошо подготовленные представители компании «Нерей»

эксплуатировать, то и служить она будет значительно дольше.

Мы стараемся, чтобы особый уровень наших водителей-экспедиторов был подчеркнут их культурой поведения и внешним видом – улыбкой и красивой фирменной одеждой. Ведь теперь они лицо компании «Нерей», это должно быть понятно с первого взгляда.

ЧЕМУ УЧИТ КАЧЕСТВО

– Качество сервиса – действительно важный критерий для сфе-

развивает и укрепляет наши навыки, повышает собственную планку и требовательность в работе с поставщиками. В конце концов, это положительно влияет и на производственный уровень рыбопромышленных компаний – стимулирует их больше внимания уделять качеству выпускаемой продукции, а не только объемам освоения уловов.

Однако все активнее набирает обороты практика онлайн-инспекций. Этому поспособствовала ситуация с пандемией и карантинами. Многое действительно можно сегодня

ня сделать и удаленно, через интернет, причем так же качественно и эффективно.

– Вы даете обратную связь производителям рыбопродукции. Как вы оцениваете реакцию поставщиков на какие-то замечания и пожелания от покупателей?

– В целом реакция положительная, некоторые даже благодарны за такую информацию. Ведь даже если взять лососей – для оценки их качества слишком большой допустимый диапазон: трудно понять, для какого типа переработки подходит та или иная рыба по состоянию мяса, если оценивать ее лишь по ГОСТу.

Например, по плотности рыбу делят на два сорта – первый (упругая) и второй. В лаборатории «Нерей»

деленные расхождения с заявленным уровнем.

– Есть ли у лабораторий «Нерей» своя статистика по качеству поступающей рыбы?

– Наши специалисты проверяют 150-200 кг образцов в день. Около 3% осмотренных партий отбраковывается по тем или иным причинам. Цифра, на первый взгляд, небольшая, но надо учитывать размер каждой партии. Если такая продукция попадет в продажу, финансовые и репутационные потери могут быть серьезными.

До конца этого года мы постараемся запустить нашу обновленную лабораторию. Сейчас идет финальная отделка помещения, закупается оборудование, проходим согласова-

нировали, что этот сервис откроет доступ покупателям к дополнительным функциям и информации на сайте компании.

– Проект в самом разгаре, над ним трудятся специалисты нашего IT-отдела, специально созданного в структуре компании «Нерей». Его задача не только разработать и запустить действительно качественный рабочий инструмент для наших клиентов. Новое подразделение контролирует и надежность программного обеспечения существующих отделов, особенно аналитического и коммерческого, поскольку, как я уже отмечал, их объемы работы в последнее время значительно выросли.

РАСШИРЯЯ ГРАНИЦЫ

– В этом году делегация компании «Нерей» впервые приняла участие в международной выставке Seafood Expo Russia, которая после двухлетнего перерыва вновь прошла в Санкт-Петербурге. Ожидания оправдались, удалось наладить новые связи?

– Начнем с того, что само по себе общение с клиентами, встречи с новыми людьми, активный обмен информацией, тенденциями, настроениями – это всегда дает толчок в развитии, помогает освежить взгляд на текущую ситуацию.

Что касается нашей компании, то, оценивая результаты от работы на выставке, хотел бы еще раз поблагодарить ее организаторов: команда Expo Solutions Group отлично работала. Отдельное спасибо хотел бы сказать ESG за организацию переговоров с торговыми сетями на площадке «Ритейл Центра»: четкое расписание встреч позволило охватить большой круг потенциальных клиентов – это в разы увеличило эффективность работы на выставке. Могу сказать, что за два с половиной дня мы успели больше, чем за несколько месяцев работы в обычном режиме.

– География рынка за этот год для вас тоже расширилась?

– Да, и очень заметно. Мы сейчас отправляем продукцию автотранспортом в Казахстан, Белоруссию, о чем еще недавно и подумать не могли. В процессе работы, конечно, приходится решать определенные вопросы, но преодолевать все сложности нам помогает Торгово-промышленная палата РФ.



Специалисты нашей лаборатории проверяют 150-200 кг образцов в день. Около 3% осмотренных партий отбраковывается по тем или иным причинам

используется пятибалльная система. Индивидуально в ходе работы с каждым клиентом мы выделяем определенный набор критериев (плотность мяса, цветность и т.д.), по которым затем подбираем им продукцию из того ассортимента, который предлагают нам поставщики. Если подходит комплексно, учитывать все факторы, вплоть до района лова, даты добычи, температуры воздуха и воды в тот день, то в совокупности все эти сведения дают нам понимание, где и какую рыбу закупать для конкретного клиента, чтобы она максимально отвечала его запросам. А затем лаборатория уже подтверждает качество или указывает на опре-

ния в СЭС. Рассчитываем, что после реновации лаборатории мы выведем на новый уровень совместные экспертизы с представителями клиентов и инспекции в онлайн-формате.

– Но вы отмечаете улучшение качества поступающей от рыбаков продукции по сравнению с предыдущими годами?

– Улучшения, конечно, есть. По крайней мере, в работе с нашими постоянными поставщиками мы видим больше стабильности в плане качества продукции.

– А как идет работа над личным кабинетом для клиентов? Вы пла-

– Вы вступили в Союз «Приморская ТПП». То есть, можно сказать, приобрели действенный рабочий инструмент в лице этого объединения?

– Мы точно ощущаем эту поддержку, как в поиске новых клиентов, формировании деловых связей, так и в решении вопросов правового характера, преодолении возникающих барьеров. Кроме того, для обеих сторон ТПП выступает еще и в качестве гаранта, что значительно упрощает ведение переговоров и сокращает сроки заключения сделок, снижает риски и т.д.

В целом хочу отметить, что очень многие заинтересованы в сотрудничестве с Дальним Востоком. Как в России, так и в других странах СНГ. Поскольку «Нерей» позиционирует себя как крупнейший дистрибьютор дальневосточной рыбы, то мы считаем своей миссией делать все возможное и для преодоления барьеров, которые могли бы помешать клиентам принимать решение о покупке рыбы напрямую в нашем регионе. Это и сокращение сроков доставки, и контроль качества, и отправка малыми партиями, и предоставление «длинных денег» при совершении сделок. Мы постоянно работаем над повышением доступности дальневосточной рыбы для других регионов.

– В этом году «Нерей» стал победителем регионального этапа Всероссийской премии «Экспортер года» в Дальневосточном федеральном округе. Какую цель ставите для себя в работе с внешними рынками?

– В плане экспорта, как и на внутреннем направлении, мы видим свою миссию прежде всего в продвижении дальневосточной рыбопродукции. Наша компания стремится не просто выполнить заказ клиента – найти ему качественную рыбу в необходимом объеме и гарантированно ее доставить. Мы ставим цель расширить знания клиентов о дальневосточной рыбе: что добывается в нашем регионе, какая продукция из нее производится, где можно приобрести не просто качественное сырье, а продукцию более глубокой переработки. Рыбное филе российского производства, например, приобретает постепенно все большую популярность на рынке. Вот на этом и надо делать акцент – поддерживать интерес по-



В этом году «Нерей» стал победителем регионального этапа Всероссийской премии «Экспортер года» в Дальневосточном федеральном округе

купателей и расширять круг их потребностей в рыбопродукции.

КАК СДЕЛАТЬ РЫБУ «ПОНЯТНЕЕ»

– А насколько хорошо за пределами региона люди знают дальневосточную морепродукцию, что покупают?

– Красную рыбу, минтай, сельдь. Конечно, кальмар. В меньшей степени – камбалу, навагу.

Мы, конечно, стараемся знакомить клиентов с новыми для них видами рыбопродукции. К примеру, переработчики активно пробуют работать с терпугом. Раньше, в 90-х годах, эта рыба была более известна в России, сейчас, к сожалению, терпуг незаслуженно забыт. Надеюсь, скоро ситуация изменится, по крайней мере, мы плотно работаем над этим.

Я согласен с тем, что начинать надо с самых аздов – людей надо учить есть рыбу. Но для этого важно не вспоминать заново опыт советской кулинарии, а смотреть шире: использовать культуру и современный опыт других стран, учитывать тенденции здорового питания.

Мы, со своей стороны, хотели бы подтолкнуть не только потребителей к новым вкусам, но и производителей к более активному освоению новых уровней переработки. К сожалению, рыбаки намного отстают от своих коллег, выпускающих мясную продукцию, в плане уровня переработки и состояния самих производств, перевозки сырья и подачи своего товара на прилавке. Надо,

чтобы покупатель не проходил мимо российской рыбы, не боялся ее. Рыбаки работают над этим, но наверстывать предстоит еще многое, причем очень быстро.

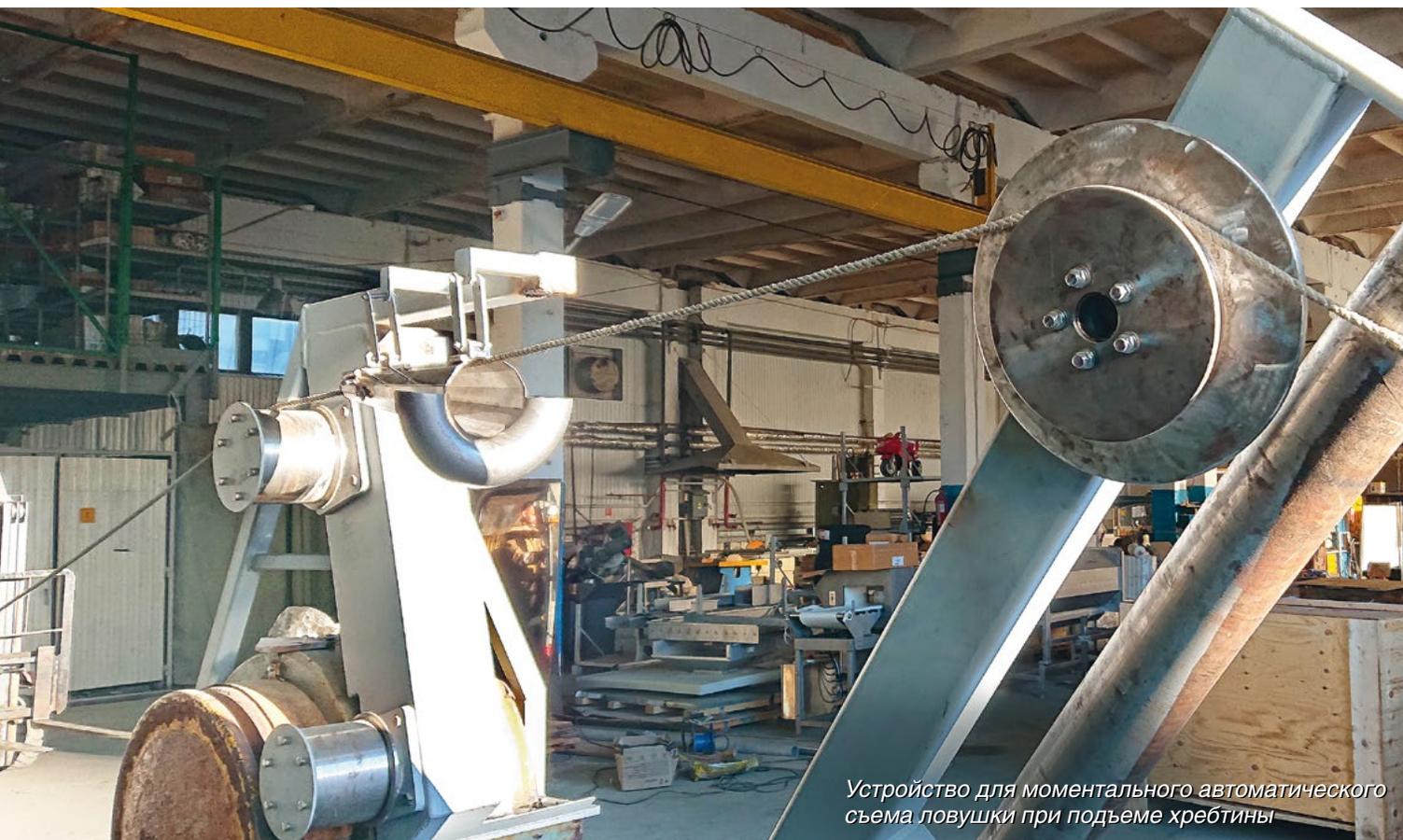
– Вы готовы помогать в этом рыбакам?

– Готовы, насколько позволит наш опыт, наработки, информационная база. Компания «Нерей» в этом году стала членом Ассоциации рыбопромышленных предприятий Приморья. В структуре АРПП представлены самые разные направления рыбного хозяйства и смежных отраслей. Мы с готовностью участвуем в обсуждении тем, напрямую касающихся рыбопромышленников и поставщиков такой продукции, в том числе на площадке медиахолдинга Fishnews.

Например, в этом году важная дискуссия развернулась по вопросу развития автоперевозок рыбы. По-прежнему актуальна для всех нас и ситуация с очередями на пункте пропуска «Краскино» на границе с Китаем.

Сохраняется проблема с непорочно долгим ожиданием оформления Россельхознадзором ветеринарно-сопроводительных документов на рыбопродукцию. «Нерей» направил свои предложения в АРПП для более детального разбирательства уже на уровне регулятора.

Надеемся, что наше участие в отраслевой ассоциации как представителя интересов потребителей рыбы поможет рыбопромышленникам принимать решения с опорой на запросы рынка. **FN**



Устройство для моментального автоматического съема ловушки при подъеме хребтины

Наталья СЫЧЁВА

УНИКАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

КОНСТРУКТОРЫ КОМПАНИИ «ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ» ПОМОГАЮТ РЫБАКАМ НА БЕРЕГУ И В МОРЕ

Дальневосточная производственно-инжиниринговая компания «Технологическое оборудование» более 20 лет специализируется на решении задач рыбопереработки любой сложности и масштаба. От модульного цеха до крупнейшего в регионе завода – так сами инженеры очерчивают круг возможностей, которыми могут воспользоваться рыбаки. Но на счету специалистов компании есть и десятки собственных разработок, призванных упростить или усовершенствовать технологический процесс, повысить эффективность или просто сделать возможным то, что прежде казалось недоступным для добычи, переработки, транспортировки.

В компании «Технологическое оборудование» рассказали о перспективных разработках и решениях, которые уже применяются в отрасли.

ДЛЯ ПОГРУЗКИ

В основе каждой идеи, которую берут в разработку конструкторы ООО «Технологическое оборудование», всегда лежат конкретные проблемы из повседневной жизни рыбаков. Среди таких – остановка разгрузки в порту из-за непогоды.

Обычный дождь или снег способен обернуться серьезными финансовыми потерями для грузовладельца и самого порта, поскольку, по оценкам специалистов, на вынужденные простои по этой причине уходит в среднем до 30% рабочего времени.

По запросу портовиков конструкторы «Технологического оборудования» предложили решение этой проблемы. В настоящее время они разрабатывают простые, но эффективные механические устройства, которые не только позволяют продолжать **разгрузку судна с рыбой в непогоду**, но и облегчат работу докеров в трюмах судов, без потери в скорости и объемах. При этом, отмечают разработчики, не будет иметь значения вид груза, тип судна или размер трюма.

ДЛЯ ПРОМЫСЛА

Еще одно универсальное решение специалисты компании «Технологическое оборудование» получили, работая над другой известной проблемой рыбаков – необходимостью конкурировать с морскими млекопитающими за улов на ярусном промысле.

Как известно, разрешенные методы отпугивания хищников не принесут результатов, а попытки уйти от встречи с ними оборачиваются для промысловиков дополнительными затратами: расход топлива увеличивается до 80%. Среди более эффективных методов, к которым сегодня склоняются рыбаки, это использование устройств, защищающих улов на глубине.

Однако изменение технологии добычи, как правило, требует и доработки промыслового вооружения. Например, если для ярусов с открытыми крючками существует много способов автоматизировать процесс постановки и выборки орудия, то при использовании каких-либо защит-

ных устройств уже возникают сложности – не только с наживлением крючка, но и со снятием самой ловушки с улова. Для человека этот процесс становится весьма трудоемким и опасным.

Конструкторы «Технологического оборудования» разработали «**замок**», который позволяет крепить ловушку на хребтину, и устрой-



Установка пробивки икры (УПИ-650)

ство для **моментального автоматического съема ловушки** при подъеме хребтины с глубины. Участия человека при этом не требуется. Универсальный механизм может использоваться в разных видах промысла, в том числе крабовом или креветочном.

ДЛЯ ПЕРЕРАБОТКИ

Чаще всего к специалистам компании «Технологическое оборудование» обращаются за решением задач по рыбопереработке. Здесь сложности могут возникнуть на любом этапе.

■ Приемка проблемного сырья

Дальневосточники хорошо знакомы с непростым «поведением» камбалы при выгрузке в приемный бункер. Тонны рыбы моментально залипают, превращаясь в неподвижный массив. Конструкторы «Технологического оборудования» предложили несколько способов справиться с этим. Простым и эффективным решением стала технология гидроудара: сегодня уже все приемные бункеры на заводах оснащаются гидроподпиткой.

Другой способ предотвратить залипание камбалы на приемке, который также начинают внедрять на предприятиях, – это использование в бункере транспортных цепей в дополнение к гидроудару. Специалисты «Технологического оборудования» сделали механизм максимально прочным и надежным.

■ Динамическое взвешивание мороженой рыбы

Иного рода сложности возникают с замороженной рыбой. Сегодня рынок требователен к качеству продукции и, выбирая товар, покупатель рассчитывает на заявленные производителем характеристики. Это относится и к видовому, и к размерному составу товарной партии. Технологии позволяют осуществлять поточное взвешивание и сортировку рыбы на производстве, автоматически отправляя каждую тушку в нужный «карман» для дальнейшей обработки (упаковки) в зависимости от ее размера. Иначе себя ведет на конвейерной ленте рыба штучной заморозки: как шайба, она скользит от борта к борту, постоянно меняя траекторию и скорость. Организовать поточное взвешивание и автоматическую сортировку такой продукции до сих пор оставалось невыполнимой задачей даже для мировых производителей оборудования. А ручное взвешивание требует больше времени и не уберегает от ошибки, способной снизить цену всей партии.

Конструкторы «Технологического оборудования» нашли уникальное решение этой проблемы и совместно

с партнерами из компании Peruza полностью организовали процесс динамического взвешивания мороженой рыбы. Подобных технологий в мире пока нет, отмечают российские специалисты.

■ Автоматическая разделка лососей

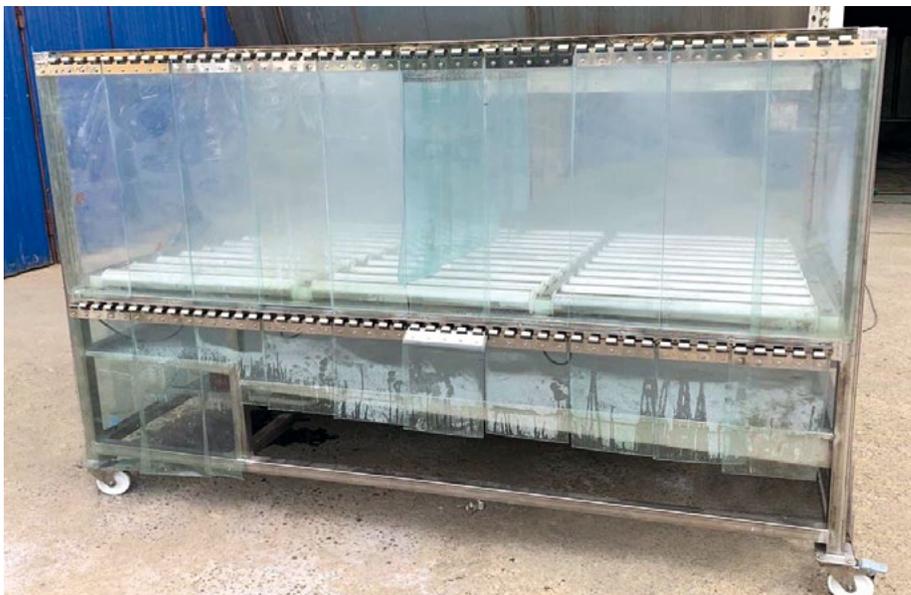
Все сложности обработки рыбы с применением техники дальневосточные инженеры учли при разработке машины автоматической разделки лососей – «МАРЛ». В сравнении с большинством зарубежных аналогов это оборудование имеет сразу несколько плюсов. Первый – уникальная технология отделения головы, которая позволяет сохранять дополнительно до 8% мяса на тушке. Универсальность головоруба делает его совместимым и с линиями многих популярных на предприятиях Дальнего Востока зарубежных производителей. Второй плюс: при отсечении головы не происходит подрыва ястычка, а значит, «пакет» (все внутренности рыбы) не попадает на механизмы оборудования, не разрывается и не обсеменяет ястыки с икрой, молоки, печень. Третий – выемка ястыка на «МАРЛ» происходит вручную, все остальные операции до и после этого осуществляются автоматически. Четвертый – это получение высококачественной продукции штучной разделки на выходе. Пятый – цена.

В компании отмечают: постоянная обратная связь с рыбаками позволяет совершенствовать оборудование. Уже сегодня есть способ увеличить производительность «МАРЛ» до 60 рыб в минуту. В дальнейшем разработчики планируют сделать его более универсальным – подходящим для обработки красной рыбы любого размера и вида.

■ Переработка икры

Выверенные до мелочей решения у компании «Технологическое оборудование» есть и для работы с икрой. Установки для пробивки, отжима, приготовления холодного тузлука, посола икры и т.д. – всё оборудование собственного производства, отличается высоким качеством, эффективностью и надежностью. Среди конкурентных преимуществ не только цена, но и практичность.

Например, икорный сепаратор способен работать с икрой любого вида рыб, без замены деталей и узлов. Процент выхода продукции – от 50 до 85% (в зависимости от техно-



Мобильный обеззараживатель повышенной прочности: рольганг изготовлен из нержавеющей металла со стенкой в 4 мм на усиленной раме

логии). Сам аппарат прост в эксплуатации, долговечен и компактен настолько, что поместится даже в багажник автомобиля.

■ Транспортировка молок и печени

Особого обращения требует не только икра. Структура рыбных молок и печени настолько нежная, что с трудом переносит транспортировку внутри цеха – от места выемки до места дальнейшей обработки или заморозки. Никакие емкости или транспортеры не позволяют избежать механических повреждений продукта. Специалистам «Технологического оборудования» удалось подобрать подходящую технологию на основе пневмонасоса для перекачки такого сырья. Механизм прошел успешные испытания в условиях реального производства и был взят на вооружение предприятиями. В частности, на одном из рыбоперерабатывающих заводов такое устройство перекачивает рыбные молоки и печень на расстояние 10 метров сплошным потоком до 8 тонн в час.

■ Транспортировка отходов

Помогли дальневосточные инженеры найти рыбакам и решение вопроса с транспортировкой отходов переработки, включая рыбные головы. Устройство представляет собой систему из насоса и гибкого трубопровода, которая способна принимать из бункера сырье (включая крупные фрагменты) и перемещать его на сотни метров. Что важно –

продвижение рыбных отходов идет равномерно по всей длине трубопровода без добавления воды.

■ Обеззараживание

Вызовы новой реальности – инфекционная безопасность. Дезинфекция товара стала одним из важных этапов выпуска продукции и обязательным требованием к экспорту. Инженеры «Технологического оборудования» разработали свою модель мобильных обеззараживателей. Это простое и надежное устройство, максимально устойчивое к ударам: ролики из нержавеющей металла со стенкой в 4 мм размещены на единой усиленной раме. Продуманная система распыления обеспечивает максимальное покрытие поверхности продукции дезинфицирующим раствором.

Это лишь небольшая часть из арсенала уникальных разработок конструкторов «Технологического оборудования», который продолжает пополняться с каждым новым проектом для рыбаков.

Больше информации об оборудовании и технологиях можно получить у официального дистрибьютора предприятия – компании Marique. □



dvtechnotrade.com
Тел. 8 (423) 202-50-38

FISHNEWS 15 лет





Алексей СЕРЕДА

Георгий МАРТЫНОВ: КРАБОВЫЕ АУКЦИОНЫ УБЬЮТ МАЛЫЙ РЫБАЦКИЙ БИЗНЕС

Ассоциация рыбохозяйственных предприятий Приморья – одно из самых активных отраслевых объединений. При обсуждении насущных для рыбопромышленников вопросов – второй волны инвестквот, новых крабовых аукционов, проблем с рыбным фальсификатом – АРПП не осталась в стороне и выдвинула свои предложения. Чем грозят рыбакам грядущие изменения, журналу «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал глава ассоциации Георгий МАРТЫНОВ.

НЕ СПЕШИТЬ С НОВЫМИ ТОРГАМИ

– Георгий Геннадьевич, сейчас на повестке дня продолжение программ аукционных квот – уже озвучен ряд инициатив. Как вы оцениваете саму идею развития этого направления?

– Действительно, руководитель Росрыболовства Илья Васильевич ШЕСТАКОВ в нынешнем году озвучил позицию федерального агентства по развитию инвестиционных квот. Это было сказано на Восточном экономическом форуме и на Международном рыбопромышленном форуме в Санкт-Петербурге. В результате мы узнали, что, во-первых, в 2022-2023 годах планируется реализовать оставшихся 50% крабовых квот; во-вторых, готовятся документы для дальнейшего использования механизма инвестиционных квот. Основная дискуссия развернулась между сторонниками распределения инвестквот. Большинство поддержало идею использовать 10% этих лимитов для стимулирования строительства судов и еще 10% – на развитие береговой инфраструктуры.

Отмечу, что сегодня в отрасли нет четкой позиции по развитию механизма инвестиционных квот. Это было очень хорошо видно на круглом столе, который организовал профильный комитет Совета Федерации. Характерно, что фактически все представители прибрежных регионов говорили: «Давайте-ка закончим первый этап. Достроим суда, посмотрим, как они будут работать». И нам кажется, что эта позиция правильная, Ассоциация рыбохозяйственных предприятий Приморья ее разделяет.

Интересно, что схожей точки зрения придерживается и Федеральная антимонопольная служба, продвигающая возврат к аукционам взамен «исторического принципа». На совместном заседании общественных советов при ФАС и Росрыболовстве заместитель руководителя антимонопольного ведомства Геннадий Геннадьевич МАГАЗИНОВ озвучил позицию: пусть сначала закончится срок действия договоров, которые были заключены с предприятиями на 15 лет. Это будет в 2034 году.

И действительно, было бы очень странно: государство приня-

ло решение, заключило с предприятиями договоры на пользование водными биоресурсами и внезапно эти объемы фактически обнулило. То есть договоры остаются, а объемов не будет. Выглядит несколько нелогично.

Возвращаясь к собственно инвестиционным квотам – почему не стоит торопиться с принятием решения по второму этапу? Множество предприятий стали участниками первого этапа, вложились во флот, заводы и получили прибавку к имеющимся квотам либо ожидают ее после ввода объектов

мавшим участие в первой волне инвестквот.

УДАР ПО МАЛЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ

– Как АРПП оценивает крабовую программу? Оправдано ли, на ваш взгляд, намерение властей продать на аукционах оставшиеся 50% квот крабов и лимиты других ценных объектов?

– В недавнем обращении к руководителю Федеральной антимонопольной службы Максиму Алексеевичу ШАСКОЛЬСКОМУ ассоциация

АРПП считает, что нужно довести первый этап инвестквот до конца, чтобы все новые пароходы начали промысловую деятельность, дождаться срока окончания договоров. Ну а уже потом, с 2034 года, продолжить развитие механизма аукционного распределения квот. Вот это будет вполне логично.

в эксплуатацию. Но ведь если будет второй этап, у них, как и у всех остальных, отнимут 20% лимитов. То есть заводы не достроены, суда не успели выйти на промысел, а квоты уже станут меньше, получается? Где логика?

Поэтому АРПП считает, что нужно довести первый этап инвестквот до конца, чтобы все новые пароходы начали промысловую деятельность, дождаться срока окончания договоров. Ну а уже потом, с 2034 года, продолжить развитие механизма аукционного распределения квот. Вот это будет вполне логично.

– А как относитесь к идее донаделения компаний – участников первого этапа объемами до 100% загрузки объекта инвестиций?

– Мы категорически не поддерживаем этот механизм, предложенный Русской рыбопромышленной компанией. Он существенно изменяет принципы, по которым проводили первый этап инвестиционных квот, чего категорически делать нельзя. В противном случае получается не совсем прозрачная, я бы даже сказал, не совсем честная игра по отношению к остальным участникам рынка, не прини-

констатировала, что первый этап крабовых аукционов лишь перераспределил ресурс. На Дальнем Востоке у примерно 70 предприятий сократились квоты – эти объемы достались 15 другим организациям, причем в большинстве своем действующим участникам рынка.

Кроме того, промышленные квоты на некоторые объекты, в силу разных причин, сократились, уменьшился и объем товарного рынка. Это повлияло как на цены, так и на роль России на международном крабовом рынке. В частности, российские рыбаки второй год недоосваивают значительные объемы глубоководных крабов, которые идут исключительно на экспорт. И, естественно, эти пробелы на внешнем рынке заполнила зарубежная продукция. Получается, дали конкурентные преимущества иностранцам за счет российских компаний.

В случае проведения второго этапа аукционов количество участников товарного рынка, которые будут предлагать продукции из крабов, станет еще меньше. Заключенные с пользователями договоры, действующие до 2034 года, не будут обеспечены ресурсами. Налицо признаки ограничения конкуренции

и создание дискриминационных условий, именно в этом мы попросили разобраться ФАС. Напомню, на первом этапе крабовых аукционов лоты формировались в объемах от 1000 тонн. Большинство малых и средних предприятий Дальнего Востока не в состоянии ни приобрести, ни освоить такие объемы.

– А если говорить непосредственно о краболовах Приморского края?

– Отмечу, что в Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья есть и крупные «крабовые» игроки, и предприятия, у которых не очень большие объемы. Во-первых, как и с рыбными инвестквотами, еще не закончен первый этап строительства судов.

В Приморском крае у некоторых средних рыбопромышленных предприятий есть небольшие объемы крабовых квот. Вот 50% у них уже изъяли. Если отберут остальные 50%, эти компании будут нерентабельны: они не смогут использовать для развития валютную выручку от реализации краба. Предприятия просто не смогут существовать с оставшимися объемами квот, особенно если к этому добавить механизм инвестиционных квот.

Давайте завершим его, посмотрим, какими получатся краболовы и как они будут работать. У нас есть опасение, что предприятия, которые взяли на себя достаточно крупные объемы добычи глубоководных крабов, просто не справятся с обновлением флота. АРПП продолжает утверждать, что распределение глубоководных крабов по инвестиционным квотам неэффективно и убыточно. Давайте дождемся и узнаем, кто же был прав, осталось недолго.

После того как верфи, в том числе дальневосточные, сдадут краболовы заказчикам, нужно посмотреть, какой опыт накопили эти заводы, и, возможно, сделать обязательным строительство краболовов второго этапа в ДФО. Опять же, вполне логично было бы сделать это после окончания срока действия договоров на квоты.

В Приморском крае у некоторых средних рыбопромышленных предприятий есть небольшие объемы крабовых квот. Вот 50% у них уже изъ-

яли. Если отберут остальные 50%, эти компании будут нерентабельны: они не смогут использовать для развития валютную выручку от реализации краба. Предприятия просто не смогут существовать с оставшимися объемами квот по другим объектам, особенно если к этому еще добавить механизм инвестиционных квот.

Другими словами, мы глубоко уверены, что если через год-два ввести предлагаемый Росрыболовством механизм распределения квот через аукционы, то в Приморском крае малых и средних рыбопромышленных предприятий не останется. Да, крупные компании укрупнятся еще сильнее, но мелких – тех, которые сегодня обеспечивают работу в прибрежных поселках, – просто не станет.

КОГО НЕЛЬЗЯ ПУСКАТЬ С МОЛОТКА

– У АРПП есть предложения, как выйти из сложившейся ситуации?

– Да, в конце сентября мы направили свои предложения в Росрыболовство. Самое главное – не отправлять на торги с инвестиционными обязательствами всё подряд, а предусмотреть дифференцированный подход к объектам. Нужно закрепить критерии отнесения вида к инвестиционному ресурсу. Ассоциация предлагает ряд таких критериев.

Во-первых, валютоемкость – общая потенциальная товарная стоимость ресурса должна быть не менее 500 млн долларов. Во-вторых, рентабельность промысла и выпуска продукции: для рыбы не менее 35%, для морепродуктов минимум 65%. Такая рентабельность – признак высокой маржинальности и способности ресурса давать дополнительную прибыль. Ведь предполагается, что именно

эту прибыль компания потратит на строительство инвестиционных объектов.

Также необходимо иметь большие запасы объекта, позволяющие сформировать минимум 20 аукционных лотов. Кроме того, вид должен быть востребован у рыбаков, тут предлагаем такой критерий: освоение не менее 90% ОДУ ежегодно в течение трех лет.

В письме АРПП обращает внимание: глубоководные крабы (красный и ангулятус) составляют почти четверть от запасов шельфовых (камчатского, синего, опилио и других), но при этом товарная стоимость ресурса более чем в 20 раз меньше. Ассоциация полагает, что глубоководные крабы были отнесены к инвестиционным объектам необоснованно. Как итог – торги проводились в течение двух лет и состоялись только после снижения аукционной стоимости лотов более чем втрое.

Кроме того, если в договоре прописана закладка судна для освоения глубоководных крабов, например, через три года, компания сможет свободно выбирать квоты, не строя флот. Ведь за этот срок есть возможность окупить средства, потраченные на аукционе, и прекратить договор.

Введение предлагаемых нами критериев позволит, с одной стороны, малому и среднему бизнесу, работающему на непригодных для инвестиций объектах, спокойно продолжать деятельность. С другой – государство, определив валютоемкие и высокомаржинальные объекты, сможет выстраивать более точные планы в отношении их инвестиционной отдачи. Росрыболовство уведомило, что считает возможным рассмотреть инициативы АРПП при подготовке соответствующих поправок. Надеемся, к нам прислушаются.

ИВАСИ В «САЙРОВОЙ ШКУРЕ»

– Активно обсуждается тема некачественных и поддельных рыбных консервов, например, с сардиной-иваси вместо сайры. Как, на ваш взгляд, можно исправить ситуацию?

– Эту тему я поднимал на совместном заседании общественных советов при ФАС и Росрыболовстве. Сейчас подделка рыбо-

продукции особенно затронула сайру, что вполне объяснимо: с 2014 года, когда вылов этой рыбы был на пике, объемы мировой добычи сократились в 4,5 раза, а российской – почти в 100 раз. Соответственно, выросла стоимость сырья и конечной продукции. Банка консервов на прилавке магазина может стоить 150-180 рублей. Но с начала этого года в крупных торговых сетях появились сайровые консервы по цене менее 100 рублей. Исследования дешевых образцов подтвердили: потребители массово вводят в заблуждение. Вместо заявленной на этикетках сайры внутри сельдь, сардина-иваси, скумбрия.

Такая подмена рыбы за счет разницы в стоимости сырья и объемов продаж (очевидно, что покупатель выберет консервы, которые дешевле на 50 рублей и более) приносит сверхприбыли как производителям, так и ретейлерам. Ассоциация попросила ФАС провести проверку на предмет недобросовестной конкуренции и наличия сговора производителей фальсифицированных консервов и торговых сетей.

АРПП выступает за честную реализацию рыбопродукции. Мы же не против производства консервов из сардины-иваси, из сельди. В советские времена была такая продукция – котлеты из частика. Частик – это не конкретная рыба, это мелкая рыбешка разных видов, из нее можно делать прекрасные, очень недорогие котлеты в томатной заливке, на них был спрос. Нужны справедливые решения, чтобы продавалась именно та продукция, которая указана на банке. Если написано «Сайра», это должна быть сайра. А если фальсифицирует... В России же наказывают уголовно за подделку спиртного. Почему нельзя распространить это и на продукты питания?

В октябре президент как раз дал ряд поручений в сфере обеспечения качества и безопасности пищевой продукции. В частности, правительство должно проработать вопрос исключения технической возможности продажи незаконных продуктов. По мнению АРПП, нужно прописать и требование по фальсифицированным продуктам питания, в том числе по рыбе. Ведь это один из продуктов, которым нужно уделять



АРПП объединяет предприятия, занятые в разных сферах рыбохозяйственного сектора: промысел, аквакультура, переработка, портовая деятельность, отраслевое образование, производство оборудования и транспортная логистика

особое внимание: если рыба некачественная, отравиться таким белком очень просто. Поверьте, последствия могут быть не менее серьезными, чем от некачественного спирта. Поэтому мы считаем, что политика государства по отношению к фальсифицированной рыбопродукции должна быть жесткой – вплоть до уголовного наказания за ее изготовление и реализацию.

НОВЫЕ ЗАДАЧИ ПОРТОВ

– Улучшается ли во Владивостоке портовая логистика? Какие проекты членов АРПП вы бы выделили?

– Надо сказать, что с тех пор, как ФГУП «Нацрыбресурсы» заключило договоры с нашими портовыми структурами на 49 лет, ситуация стала стабильнее. Но в последнее время непонятно, с чего вдруг «Нацрыбресурсы» пытаются в судебном порядке расторгнуть договор с Владивостокским морским рыбным портом об использовании причалов. Это уж точно не прибавит стабильности в регионе.

Надо отдать должное ВМРП: предприятие в условиях пандемии коронавируса и соответствующих ограничений сумело блестяще организовать обработку контейнеров с рыбой и пересылку их в Китай и другие сопредельные страны. Тот объем, который в контейнерах отправил Владивостокский морской рыбный порт, оказал

очень серьезное подспорье в этой ковидной ситуации с поставками рыбы в КНР.

Если говорить в целом – да, действительно, появились новые портовые мощности. Диомидовский рыбный порт ввел в эксплуатацию новые холодильные склады. Тот же Владивостокский морской рыбный порт строит холодильник. Группа компаний «Акваресурсы» построила один из самых современных на Дальнем Востоке холодильников в сухом порту, такого холодильника в Приморском крае нет больше ни у кого. И это только объект первой очереди, будет еще вторая.

Наверное, самое главное – поменялось сознание у портовиков и рыбаков. Еще пять-шесть лет назад, когда говорили о необходимости строительства дополнительных рефрижераторных складских мощностей, то есть холодильников, вставал вопрос: а что мы будем хранить там с января по июль, когда нет лосося. Потому что весь минтай уходил за границу, в Китай. А сегодня эта ситуация значительно изменилась и рефрижераторных мощностей катастрофически не хватает. И мы понимаем – и рыбаки, и портовики, и транспортно-логистические компании, которые занимаются экспедированием рыбной продукции, – что рассчитывать можем только на себя. Конечно, надо еще многое сделать, но главное, что есть осознание необходимости изменений. **FN**



Александр ИВАНОВ

ОТ ПЕРЕРАБОТКИ ЛОСОСЯ ДО ПЕРЕВОЗКИ КРАБА

«ДАЛЬРЫБТЕХЦЕНТР» ПРОДОЛЖАЕТ РЕШАТЬ ЗАДАЧИ, КОТОРЫЕ СТАВЯТ РЫБАКИ

В нынешнюю лососевую путину на Дальнем Востоке успешно прошел проверку промыслом новый рыбоперерабатывающий завод «Колхоза Октябрь» в поселке Устьевое Камчатского края. Предприятие, рассчитанное на приемку до 300 тонн рыбы в сутки и спроектированное с учетом дальнейшего развития технологических мощностей, стало самым масштабным проектом для инженеров АО «Дальрыбтехцентр» (ДРТЦ).

Отлично показало себя в деле и новое оборудование, созданное специалистами ДРТЦ по запросу другой камчатской рыбопромышленной компании: рыбонасос обеспечил бесперебойную работу сразу двум заводам «Корякморепродукта» на реке Хайлюля. В планах дальневосточных инженеров – предложить рыбакам целую линейку российских аналогов таких устройств. Масштабная работа в цехах Дальрыбтехцентра сегодня идет и по крабовому направлению.

НОВЫЙ ЗАВОД ДЛЯ КАМЧАТКИ

Крупнейшим проектом «Дальрыбтехцентра» стали проектирование, поставка и монтаж под ключ оборудования рыбоперерабатывающего завода ОАО «Колхоз Октябрь» в районе поселка Устьевое на западном побережье Камчатки (Соболевский район). Мощность этого предприятия – 300 тонн сырца в сутки, выпуск готовой продукции – 250 тонн в сутки. Только для одной приемки проектом предусмотрено 11 больших герметичных бункеров.

Дополнительно инженерам ДРТЦ пришлось учитывать сложную из-за труднодоступности поселка логистику и предельно сжатые (для такого масштаба) сроки монтажа.

Как отметил генеральный директор ОАО «Колхоз Октябрь» Александр ХАРИТАНОВИЧ, специалисты «Дальрыбтехцентра» прибыли в Устьевое в конце марта и менее чем за два месяца осуществили монтаж завода.

«За исключением пяти разделочных машин, вся номенклатура оборудования, от приемки до упаковки, – от «Дальрыбтехцентра». Не скрою, что при планировании и проектировании завода мы изначально рассматривали приобретение технологического оборудования у американских или корейских поставщиков. Мы встречались с ним, вели переговоры. Параллельно провели работу с ДРТЦ. Но, учитывая санкционные риски и прогнозируемые сложности с доставкой, мы остановили свой выбор на «Дальрыбтехцентре» и не пожалели.

Нам понравилось их отношение к работе, в том числе постоянное



Новый завод для компании «Колхоз Октябрь» без нареканий отработал на первой лососевой путине

Популярность рыбонасосов, используемых для перекачивания уловов при сдаче-приемке, растет на всех рыбопромысловых бассейнах. Специалисты «Дальрыбтехцентра» совместно с партнерами из ООО «Корякморепродукт» воплотили идею создания собственной конструкции этого оборудования. С первых дней работы на путине рыбонасос показал очень хорошие результаты по суточной производительности.

присутствие их инженера, который оперативно устранял любые неисправности. В ответ на высказанные нами замечания в сжатые сроки были приняты меры. Оборудование показало себя очень хорошо, и завод успешно отработал, притом что рыбы в нынешнюю путину оказалось больше, чем мы предполагали», – рассказал глава рыбопромышленной компании.

Осложняло условия работы завода и то, что в этом году предприятие приступило к путине без запасных частей – насколько важен ЗИП для производств, расположенных в столь отдаленных районах, уточнять нет необходимости. Но и к окончанию промысла на заводе все работало как часы, отметил Александр Хаританович.

По словам генерального директора предприятия, в будущем

году «Колхоз Октябрь» намерен расширять производство: сейчас рассматриваются разные варианты технологических решений, но в том, что к делу будут привлечены инженеры ДРТЦ, сомнений нет.

РЫБОНАСОС – В СЕРИЮ

Популярность рыбонасосов, используемых для перекачивания рыбы при сдаче-приемке уловов, растет на всех рыбопромысловых бассейнах. Преимущества такого устройства перед использованием, например, каплёра заключаются в более высокой степени автоматизации, скорости, а также (что особенно важно) сохранности сырца.

«Идея создания рыбонасоса собственной конструкции, как говорится, витала в воздухе давно.

Воплотить ее удалось в рамках совместной работы с нашими давними партнерами из ООО «Корякморепродукт», – рассказал начальник отдела автоматики и сервиса ДРТЦ Иван КОРНИЕНКО.

В том, что этот важный проект смог состояться, в компании «Дальрыбтехцентр» отмечают особую заслугу Александра Михайловича ТКАЧЕНКО, одного из основателей «Корякморепродукта». К большому сожалению, результатов испытаний он уже не смог увидеть... Но деловой подход Александра Михайловича, его дальновидность и открытость всему новому подарили рыбной отрасли немало полезных и интересных технологических решений.

По просьбе рыбаков специалисты «Дальрыбтехцентра» отремонтировали на предприятии действующий, но уже далеко не новый насос. Однако было решено подстраховаться, а заодно испытать на промысле новую разработку российских инженеров: «Мы предложили нашим камчатским партнерам опробовать в деле рыбонасос, который сконструируют и изготовят наши специалисты», – пояснил Иван Корниенко.

Инженеры ДРТЦ постоянно поддерживали связь и с автоматчиками, и с механиками, и с мастерами рыбопереработки «Корякморепродукта», которые высказывали свои пожелания. В мае 2021 года специалисты провели испытания насоса во Владивостоке, после чего отправили его заказчику.

«С первых дней работы агрегат показал очень хорошие результаты по суточной производительности. Хотя изначально его предполагалось использовать как запасной, по факту с первых же дней лососевой путины он заменил прежний. По мере необходимости новому рыбонасосу приходилось выдерживать нагрузку до 320 тонн в сутки, и он справлялся. Основную часть путины наш насос отработал в качестве основного», – отметил представитель «Дальрыбтехцентра».

Сейчас агрегат вернулся в цеха ДРТЦ на проверку состояния и возможную доработку после первого настоящего испытания. Однако, по словам разработчиков и по отзывам рыбаков, рыбонасос отлично показал себя в деле и даже превзошел ожидания.



Рыбонасос – востребованное среди рыбаков оборудование. ДРТЦ намерен наладить серийный выпуск нескольких модификаций этого устройства



Цех по переработке белорыбицы для компании «Охотское». В 2022 году инженеры продолжат работу над проектом

«Дальрыбтехцентр» планирует наладить серийное производство этого оборудования, спроектировав несколько модификаций насоса. Уже ведутся переговоры с потенциальными заказчиками, которые намерены использовать его в следующую путину. Среди преимуществ – заслуженно вы-

сокая репутация производителя, удачный опыт эксплуатации в реальных условиях при повышенных нагрузках, более низкая цена (в полтора раза дешевле иностранных аналогов). Большим плюсом также является доступность сервисного обслуживания и технической поддержки, ведь разработ-

чики-производители находятся во Владивостоке.

«Серийный выпуск разных модификаций рыбонасосов, а также производство весовых бункеров позволит нам подготовить комплексное решение для организации на предприятии технологической цепочки по приемке и учету сырца. Насколько это важно – чтобы работа приемного отделения, которое задает темп всему производству, была бесперебойной, – знает любой рыбопромышленник», – подчеркнул генеральный директор компании «Дальрыбтехцентр» Артем ШЕВЧЕНКО.

ЦЕХ В РЕКОРДНЫЕ СРОКИ

Еще одним примером оперативной работы специалистов «Дальрыбтехцентра» может служить монтаж перерабатывающего цеха в устье реки Сопочная на западном побережье Камчатки для ООО «Охотское» (ГК «Антей»). Производство предназначено для работы с белой рыбой: камбалой, навагой, минтаем. Почти вся технологическая «начинка» цеха состоит из оборудования, спроектированного и произведенного ДРТЦ.

Реализация проекта началась в феврале 2021 года, когда заказчик выразил пожелание приобрести у «Дальрыбтехцентра» две машины по переработке минтая и два камбальных головоруба. По результатам переговоров был решен вопрос не только о поставке агрегатов, но и строительстве под ключ целого цеха. Проектирование и сборка оборудования были произведены в предельно сжатые сроки.

«В этом году ситуация с логистикой, отправкой грузов на Камчатку, была крайне тяжелая. Многие наши клиенты жаловались на задержки. Да и нашим специалистам на месте пришлось дожидаться доставки необходимых комплектующих. Но закончить монтаж удалось менее чем за месяц – к началу августа», – отметил Артем Шевченко.

В будущем году проект планируется продолжить, чтобы расширить производственные мощности предприятия.

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ

В настоящее время «Дальрыбтехцентр» планирует свою работу



Производство клеток разной формы для перевозки живого краба – один из масштабных проектов для крабовловных компаний, которыми сегодня заняты специалисты ДРТЦ

по технологическому обеспечению рыбопромышленных предприятий на путины 2022 и 2023 годов. «Мы готовы предложить партнерам широкий выбор качественного и доступного по цене отечественного оборудования, уже хорошо зарекомендовавшего себя на действующих береговых производствах и на судах в море», – отметил генеральный директор ДРТЦ.

Но не стоит забывать о сроках: если проект достаточно крупный, то для его запуска в 2023 году необходимо начинать работу уже в наступающем 2022, напомнили в производственно-инжиниринговой компании. Поэтому сейчас самое подходящее время, чтобы от планов переходить к работе.

«Дальрыбтехцентр» готов предложить заказчикам и отдельные единицы оборудования. «В этом году мы изготовили впрямь наиболее ходовое серийное оборудование, и к началу “красной” путины оно было полностью реализовано. Судя по отзывам с предприятий, вся техника отработала сезон без сбоев, справившись со своими задачами», – обратил внимание Артем Шевченко.

Однако в целом компания ориентируется на предоставление заказчикам технологически сложных комплексных решений. В настоящее время специалисты «Даль-

рыбтехцентра» уже ведут предварительную работу по двум-трем заводам. В частности, идет подготовка к модернизации систем диспетчеризации и учета производства на рыбоперерабатывающем заводе «Русский минтай» в пригороде Владивостока. Напомним, в 2020 году ДРТЦ выступил подрядчиком в данном проекте, ориентированном на выпуск продукции глубокой переработки.

НЕ ТОЛЬКО РЫБА

«Дальрыбтехцентр» продолжает заниматься и крабовым направлением. В настоящее время специалисты предприятия заняты изготовлением специализированного судового цеха переработки.

Другой масштабный проект, который также находится в процессе реализации, – это создание клеток для перевозки живого краба. Большой заказ на оснащение своих судов таким промышленным вооружением разместила компания «Антей». За короткое время инженеры ДРТЦ наладили серийный выпуск таких изделий для добывающих компаний. □

GLOBAL FISHERY FORUM & SEAFOOD EXPO RUSSIA 2021:

ИТОГИ КЛЮЧЕВОГО СОБЫТИЯ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

Впервые после двухлетнего перерыва в Санкт-Петербурге состоялось главное конгрессно-выставочное мероприятие российской рыбной отрасли. Несмотря на непростую и непредсказуемую эпидемиологическую ситуацию и связанные с ней ограничения, выставка и форум прошли в традиционном офлайн-формате.

В этом году мероприятие побило много рекордов. Площадь выставки по сравнению с 2019 годом выросла на 40% и составила 18 000 м², количество экспонентов увеличилось до 400 компаний. Стала шире и их география: в 2021 году свою продукцию и услуги представили компании из 25 стран и 40 регионов России.

Форум и выставку посетили более 7 тыс. человек из 78 регионов России и 55 стран мира. Из общего числа участников 46% составили лица, принимающие решения: владельцы и топ-менеджеры компаний; более трети аудитории посетили выставку с целью поиска продукции или услуг для бизнеса.

В рамках деловой программы состоялось 24 мероприятия с участием 128 российских и иностранных спикеров. Рассматривались все наиболее значимые для отрасли вопросы. Прежде всего, это вылов и переработка уловов; проектирование и строительство судов рыболовецкого флота; логистика, в том числе организация непрерывной холодильной цепи; аквакультура; воспитание нового поколения потребителей российской рыбы; освоение новых рынков сбыта и развитие международного сотрудничества; кадровое и научное обеспечение отрасли.

Особое внимание на форуме уделили аквакультуре. Ее возможности как драйвера развития отрасли обсудили на международной конференции высокого уровня, а в рамках круглого стола с участием представителей профессиональных ассоциаций, российского и



Seafood Expo Russia демонстрирует результаты, которых достигло российское рыбное хозяйство, и направления, в которых оно видит перспективу

иностранного бизнеса – практические аспекты организации эффективной работы рыболовных хозяйств. В частности, были рассмотрены успешные примеры реализуемых высокотехнологичных проектов в одном из приоритетных направлений – лососеводстве.

Не остались без внимания базовые вопросы: как и где ловить, как везти и кто будет потреблять. Чтобы русской рыбы было много и в море, и на столе у каждого россиянина, и за границей, эта цепочка должна работать слаженно. Ее организация возможна только в условиях согласованных усилий разных игроков рыбной отрасли. Кроме того, важно обеспечить отрасль высококвалифицированными кадрами. Свое видение организации

эффективной «рыбной» логистики в рамках мероприятий деловой программы представили члены Ассоциации организаций продуктового сектора. Впервые здесь свою экспозицию организовал промышленно-продовольственный кластер «Максимиха».

Не менее важное место в концепции выставки занимал сбыт продукции. Для более слаженного взаимодействия торговых сетей, трейдеров, рыбопромышленников и рыбоперерабатывающих компаний в рамках мероприятия организована зона «Ритейл-центра». Для обеспечения максимального количества контактов между игроками был выбран формат быстрого диалога. Это позволило провести более 750 раундов переговоров,



Seafood Expo Russia – это прекрасная возможность получить яркое представление о передовых проектах в отрасли во всех точках мира и тенденциях в ее развитии



Пандемия сильно проредила график офлайн-встреч, так что собраться наконец на одной площадке было особенно интересно



в которых приняли участие представители 60 поставщиков и профильного менеджмента 32 торговых сетей.

Следующий год станет для мероприятия юбилейным. Пятый рыбопромышленный форум и выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий Seafood Expo Russia 2022 состоится в Санкт-Петербурге 21-23 сентября. Подготовка уже ведется ускоренными темпами, ведь для экспонентов и посетителей будущего года организаторы готовят новые возможности, стараясь усилить вовлеченность участников и повысить эффективность общения.

Среди основных концептуальных новинок будущего мероприятия – значительное увеличение разделов, посвященных аквакультуре и оборудованию. Первая зона расширится за счет представления небольших аквакультурных хозяйств и отечественных производителей оборудования, стендов, посвященных кормам и добавкам. Вторую зону планируется увеличить благодаря привлечению большего количества зарубежных компаний, заинтересованных в экспорте высокотехнологичной продукции машиностроения. Расширится и зона «Ритейл-центра», в первую очередь, за счет присутствия иностранных торговых сетей, ориентированных на поиск новых поставщиков. О своем намерении присоединиться к «Ритейл-центру» уже сообщил ряд торговых сетей Азербайджана – важного продовольственного партнера России.

Также планируется организовать зону мастер-классов шеф-поваров, благодаря которой все желающие смогут узнать секреты приготовления рыбы и морепродуктов. Участие в таких мероприятиях будет одинаково интересно и представителям индустрии HoReCa, и тем, кто хочет вкусно готовить. Организация этой функциональной зоны в рамках мероприятия 2021 года была невозможна ввиду санитарных ограничений.

Для участия в будущем мероприятии экспонентами уже выкуплено 2500 м² выставочной площади, забронировано еще более 1500 м². Свое участие в Seafood Expo Russia 2022 уже подтвердили как основные игроки отрасли, так и новые перспективные предприятия. **FN**

Андрей ДЕМЕНТЬЕВ

Максим КОЗЛОВ: ПРАВИЛА НЕ ДОЛЖНЫ МЕНЯТЬСЯ

Рыбаки свыклись с тем, что правила, регулирующие деятельность отрасли, чаще пишут не они. Пускай так, но для рыбохозяйственных предприятий самое главное, чтобы эти правила были постоянны, понятны и выполнимы, считает президент Ассоциации рыбопромышленных предприятий Сахалинской области (АРСО) Максим КОЗЛОВ.

НЕСТАНДАРТНАЯ ПУТИНА

– Максим Георгиевич, прокомментируйте, пожалуйста, итоги лососевой путины на Сахалине в этом году.

– Путина была необычной. Традиционно для всех дальневосточных регионов ежегодно разрабатываются стратегии промысла лососей. Но в этом году на Сахалине путина развивалась совсем не так, как было предусмотрено.

На начальном этапе вообще обсуждалось возможное закрытие промысла на всем восточном побережье Сахалина. Однако траловые съемки показали, что в дальнейшем рыбы может подойти больше, чем предполагалось. Изначально для промышленного освоения на восточном побережье Сахалина планировалось выделить всего 1,2 тыс. тонн, но в итоге мы добыли здесь почти 10 тыс. тонн.

Изменившаяся ситуация вынудила оперативно принимать решения по регулированию промысла. Разумеется, без нервозности не обошлось. Скажу для примера, что комиссия по анадромным Сахалинской области провела в этом году более 60 заседаний, то есть больше, чем любая другая региональная комиссия. Это очень много, особенно при сравнительно небольших объемах рыбы. Так что мы вынуждены были работать «с колес».

Мы неоднократно говорили руководителю Росрыболовства Илье ШЕСТАКОВУ о необходимости проведения многих совещаний для принятия решений. Он дал необходимые поручения, и к концу путины мы вошли в рабочий режим, что позволило нам освоить объемы по горбуше.

В целом добыто 24 тыс. тонн горбуши, помимо упомянутых уловов с востока Сахалина, остальное добрали на Курильских островах. Этот небольшой (по сравнению с Камчаткой) объем все-таки поддержал наши предприятия.

УЖЕСТОЧАТЬ ОХРАНУ

– Как обстояли дела с браконьерством на «красной» путине?

– По-разному. Выделю несколько факторов. Что касается морских вод, то нужно отметить результативную работу пограничных органов. Предприятия нашей ассоциации отмечают, что в этом году в период промысла кеты пограничники организовали надлежащую охрану ресурсов и борьбу с браконьерством. Благодаря этому на море было намного меньше дрейфтерного флота, который у нас из года в год ведет промысел на кетовой путине. От лица наших предприятий хочу поблагодарить пограничников.

Теперь о внутренних водоемах. Традиционно на реках, где расположены лососевые рыбодные заво-

ды, пользователи сами организуют охрану. Там ситуация более-менее контролировалась. Однако в целом в начале хода горбуши население очень активно занялось браконьерством. При небольших подходах, когда нерестилища пустые, любые факты браконьерства выглядят цинично и вызывающе.

Очевидна нехватка сил и средств для охраны внутренних водоемов. Реки, особенно на юге Сахалина, легкодоступны, и это подталкивает население к браконьерству. Нужно усиливать ответственность – и административную, и уголовную. Согласно УК наказывается только незаконная добыча водных биоресурсов, но нужно ставить вопрос об уголовной ответственности и за транспортировку, хранение, переработку и сбыт водных биоресурсов, добытых браконьерами.

Более того, мы считаем, что при наличии подтвержденных фактов скупки браконьерской рыбы (под видом предоставления предприятием своего разрешения на лов) нужно вообще ставить вопрос о праве такого предприятия на пользование рыболовными участками.

ПРАВИЛА НЕ ДОЛЖНЫ МЕНЯТЬСЯ

– Вы участвовали в совместном заседании общественных советов



Максим КОЗЛОВ, президент Ассоциации рыбопромышленных предприятий Сахалинской области

Росрыболовства и ФАС. С учетом заметной роли ФАС в регулировании отрасли понятна ли дальнейшая позиция этого ведомства по предоставлению квот и каково мнение АРСО об этом?

– Хотелось бы поблагодарить коллег из Общественной палаты ФАС и самой Федеральной антимонопольной службы за организацию такого совещания. Представители рыбацкой общественности на встрече обратили внимание на проблемы с инвестированием и прогнозами развития в нынешних условиях, когда не понятны правила игры.

Мы уже приняли, что они будут не совсем такие, как мы хотели бы. Но в любом случае нам нужно понимать, какие изменения ожидаются в ближайшие 10-15 лет, к чему мы идем. Предприятия должны иметь возможность делать прогнозы и рассчитывать свои силы. Неопределенности с аукционами, с инвестиционными квотами, со сроками реализации проектов – все это не способствует инвестированию в собственное производство.

Отдельно остановились на вопросе донаделения квотами судов, заложенных и построенных в рамках первого этапа инвестквот. Раздаются призывы со стороны некоторых компаний, включая РРПК, добавить им инвестиционных

квот до 100% производственных мощностей.

Это вызывает большое волнение у рыбацкой общественности, потому что, если подобные решения примут, они будут нарушать нормы и требования антимонопольного законодательства. Мы расцениваем это как недобросовестную конкуренцию, ведь нарушаются первоначальные условия выделения этих инвестиционных квот.

Сама идея инвестквот заключалась в том, чтобы за их счет стимулировать пользователей к строительству новых судов, а не в том, чтобы кто-то построил суда за счет этих объемов. Если бы пользователи знали, что, купив инвестквоты и заложив суда, они смогут потом получить дополнительные инвестквоты – просто так, в рамках донаделения до 100 процентов, то вели бы себя иначе.

И кроме того, 15-летний период эксплуатации квот, выделенных через донаделение будет означать выпадение из рыбохозяйственного комплекса порядка 1 трлн рублей, которые перейдут в одни руки. Это недопустимо.

– Известна ли позиция ФАС по этому вопросу?

– Нас заверили, что понимают и поддерживают. Нам сказали, что условия выделения инвестиционных

квот первого этапа не должны меняться задним числом.

СУДА vs ЗАВОДЫ

– Как вы относитесь к планам на вторую волну инвестквот, в том числе к дискуссии об акцентах: направлять их на суда или береговые заводы?

– Эту дискуссию можно рассматривать как продолжение истории с донаделением квот. Премьер-министр Михаил МИШУСТИН, посетив Курилы и встретившись с рыбаками, сказал, что решения по первому этапу были приняты правильные. Он считает, что нужно продолжать. Но пока окончательное решение не принято. Мы надеемся, что пожелания рыбаков будут услышаны.

Хочу повторить, что такого рода разговоры в рыбацкой среде вызывают определенную нервозность. Многие считают, что если бы можно было обойтись без изъятия квот на инвестиционные аукционы, то это больше бы простимулировало отрасль. Но, судя по всему, в ближайшее время будет решаться вопрос о выделении еще одной партии инвестиционных квот.

На каких условиях? Мы хотим отметить, что по итогам первой волны инвестквот к настоящему времени больше запущено заводов по береговой переработке.

В рамках программы инвестквот и по результатам крабовых аукционов суммарно инвесторы обязались построить порядка 70 судов. Из них спущены на воду и находятся на промысле – чуть более 10. В то время как все береговые заводы уже построены и в полном объеме функционируют.

Мы всегда приводим в пример завод, который запустили на Шикотане. В 2020 году предприятие переработало 100 тыс. тонн, в 2021 году – ожидаем более 120 тыс. тонн. На этом заводе изготавливается продукция глубокой переработки с высокой добавленной стоимостью, востребованная на рынках. Она экспортируется в Европу и нет никакой необходимости в дополнительной переработке ее на китайских заводах. Рядом с предприятием строятся большие холодильники, что позволяет безболезненно решать логистические задачи даже в

нынешний сложный период, связанный с закрытием китайских границ для российской рыбы. Поэтому строительство береговых заводов станет возможным спасением для отрасли.

Причем одно такое большое производство заменяет пять крупнотоннажных судов – по количеству работников, и по объемам переработки. Да и уровень зарплат на таком заводе очень высокий. Это градообразующие предприятия, которые дают жизнь поселкам и городам. Вокруг завода вырастает целая инфраструктура. Благодаря мультипликативному эффекту каждое рабочее место на таком предприятии создает два-три рабочих места в других отраслях. Это совсем не то, что судно, на котором 100 человек трудятся сами по себе, далеко в море.

Поэтому если решение о втором этапе инвестквот будет принято, то целесообразно эти квоты направлять на развитие береговой переработки. Что же касается судов, то пока не реализована судостроительная составляющая первой волны инвестквот, говорить о ее продолжении – преждевременно. Когда вся программа будет выполнена и будут подведены итоги, тогда можно будет ставить вопрос и о дополнительном выделении квот под строительство судов. А пока рано.

СПЕШИТЬ НЕ НАДО

– Уже можно начинать комментировать промежуточные итоги первой волны крабовых аукционов. Нужна ли вторая волна?

– Как и по инвестквотам, большинство судов первой волны крабовых аукционов еще не построены. Непонятно, когда освободятся верфи, которые смогут строить пароходы под вторую волну (если она состоится). Сами судостроители говорят, что ввод в эксплуатацию заложенных на верфях краболовов состоится на два-три года позднее запланированного срока. На этом фоне говорить о начале реализации второго этапа – рано. Ведь непонятно, сколько судов мы сможем заказать и когда эти краболовы могут быть построены.

Кроме того, я присоединяюсь к мнению коллег о том, что покупате-

лям крабовых аукционов целесообразно предоставлять квоты только после завершения строительства судов. Это стимулирует их не тянуть с постройкой, а поскорее получить квоту и выйти на промысел.

Например, мы на первом этапе наблюдаем покупку квот глубоководных крабов, которые долгое время не были востребованы. Сейчас у них появился пользователь, а вот судна, которое он обязался построить, пока не видно. Поэтому мне и кажется важным в случае второй волны крабовых аукционов установить требование: квота только по завершении строительства.

– Как вы думаете, возможно ли выручить во вторую волну столько же денег для бюджета, сколько получили от первой?

– Сложно прогнозировать. Помните, как организаторы первой волны утверждали, что она поспособствует притоку в рыбохозяйственный комплекс новых инвесторов, а не тех, кто давно уже в этом бизнесе. Однако по итогам торгов мы видим, что «инвесторы со стороны» в отрасли почти не появились. Есть несколько новых игроков, но в целом принципиальных изменений не произошло. Соответственно, инвестициями стали деньги, которые ранее и так крутились в отрасли. А кроме того, предприятия залезли в долги и привлекли заемные средства банков.

Судя по первой, каждая новая волна инвестиционных и крабовых аукционов будет вынуждать уже присутствующих в отрасли игроков к концентрации своих финансов для участия в следующих этапах. Поэтому я еще раз подчеркну: нужно дождаться реализации всех проектов первого этапа, дать инвесторам возможность как-то закрепиться на этих позициях и только потом уже переходить к следующим этапам.

НОРМЫ НЕВЫПОЛНИМЫ

– Прокомментируйте проблему с необходимостью проводить ветеринарно-санитарную экспертизу уловов перед тем, как отправлять их на переработку.

– Об этой проблеме мы говорим уже с десяток лет. Но, к сожалению, пока не видим понимания со стороны коллег из ветеринарной службы. Действующая нормативно-правовая база требует каждый улов перед отправкой на переработку подвергать ветеринарно-санитарной экспертизе. В настоящий момент разрабатываются правила, как это делать. Мы же, в свою очередь, обращаем внимание, что технически невозможно обеспечить каждое рыбопромысловое судно и каждый рыбопромысловый участок (или хотя бы группу участков) уполномоченным ветеринарным врачом. Значит, такого рода требования просто невыполнимы и рыбаки изначально делают нарушителем.

Притом мы обращаем внимание, что заведомым нарушителем здесь являются не только рыбаки, но и государство. Ведь именно оно обязано обеспечить отрасль требуемым количеством должностных лиц – а это тысячи сотрудников, которых просто нет.

Думаю, что именно сейчас, при подготовке новых ветеринарных правил, мы можем привлечь внимание разработчиков из Минсельхоза к этой проблеме. Мы видим решение в существующем требовании по освидетельствованию районов промысла. Если тот или иной район признан безопасным, то уловы и продукция, доставленные из него, не должны подвергаться ветеринарно-санитарной экспертизе.

Отдельная большая боль рыбаков – система «Меркурий». Ее предназначение – оградить граждан от оборота некачественной продукции, браконьерских уловов, контрафакта. Однако на практике мы сталкиваемся с тем, что, напротив, браконьеры научились использовать систему для легализации своих уловов. Получается, что все требования нормативно-правовой базы, предназначенные для законопослушного рыбака, только им и исполняются. Тогда как браконьер обходит все эти нормы и требования. Думаю, что представителям отраслевого сообщества нужно где-то обсудить состояние дел – и по системе «Меркурий», и по ветеринарным правилам. **FN**



Маргарита КРЮЧКОВА

«РЫБНЫЕ ДНИ» В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

В рамках Дней Камчатского края в Совете Федерации власти региона подняли важнейшие для рыбохозяйственного комплекса темы – предоставление участков для промысла, борьба с нелегальным оборотом рыбопродукции, обеспечение предприятий квотами, налоговое регулирование. При этом губернатор Камчатки Владимир СОЛОДОВ обратил особое внимание на отдачу от отрасли для краевого бюджета.

Дни региона в Совете Федерации позволяют представить тенденции в развитии территорий, рассказать об актуальных проблемах. Неудивительно, что в рамках Дней Камчатского края особый упор был сделан на вопросы рыбохозяйственного комплекса. Эта отрасль остается основой экономики региона, подчеркнул губернатор.

ЗАЩИТИТЬ ЛОСОСЬ

На площадке Совета Федерации власти Камчатки подняли проблемы сохранения рыбных запасов. Лосось – настоящее богатство Камчатского региона, только в нынешнем году край обеспечил вылов более 440 тыс. тонн красной рыбы. Однако помимо официальных объемов добычи есть еще и браконьер-

ство – без правил и границ в освоении ресурса.

Бороться с незаконным ловом на каждой речке сложно: их тысячи. Но можно перекрывать каналы транспортировки браконьерской продукции и разрушать рынки сбыта. Руководство Камчатского края призвало обратить внимание на проблему вывоза лососевой икры через воздушные ворота.



Ежегодно в личном авиабагаже граждан вывозится более 500 тонн такой продукции – это показывает мониторинг, проводимый совместно с территориальным управлением Россельхознадзора, рассказал на заседании профильного комитета Совета Федерации министр рыбного хозяйства Камчатского края Андрей ЗДЕТОВЕТСКИЙ. Перевозка для личных нужд служит лазейкой для вывоза браконьерского товара. Для того чтобы изготовить названный объем икры, требуется добыть более 15 тыс. тонн рыбы-сырца, отметил краевой министр.

Незаконный вылов бьет по запасам лососей. Но еще один немаловажный аспект – это качество и безопасность пищевой продукции. Икра для теневого рынка изготавливается и перевозится в непонятных условиях, а потом еще проводит долгие часы в самолете. Покупка такого деликатеса – и за немалые деньги! – для потребителя становится лотереей: если повезет, то обойдешься без отравления.

В сентябре СМИ писали о громком деле – задержании членов группы, наладившей «икорный трафик». По данным правоохранительных органов, участники преступной схемы покупали продукцию, упаковывали

Бороться с незаконным ловом на каждой речке сложно: их тысячи. Но можно перекрывать каналы транспортировки браконьерской продукции и разрушать рынки сбыта. Руководство Камчатского края призвало обратить внимание на проблему вывоза лососевой икры через воздушные ворота.

ее и доставляли в аэропорт, чтобы там передать пассажирам для дальнейшей перевозки. Для прикрытия к «работе» был привлечен сотрудник органов внутренних дел. На кадрах оперативной съемки – контейнеры с икрой и уже приготовленные к отправке чемоданы. Была выявлена попытка провоза около 1700 кг икры стоимостью 5 млн рублей.

Под интернет-постами о вывозе икры в авиабагаже десятки комментариев. Некоторые защищают преступный бизнес: мол, браконьерская продукция дешевле. Но все же гораздо больше тех, кто пишет об опасности такого товара и напоминает о тоннах вырезанной, загубленной рыбы.

Предлагались разные механизмы решения проблемы. Например,

ужесточить Общие правила воздушных перевозок, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ. Затем было предложено внести изменения в правила оформления ветеринарно-санитарных документов, определенные Минсельхозом России, – установить объем икры, который можно будет перевозить по территории страны для личных целей без оформления ветеринарно-сопроводительных документов. С такой инициативой Владимир СОЛОДОВ обратился к курирующему отрасль вице-премьеру Виктории АБРАМЧЕНКО. В июне в ходе поездки на Камчатку глава Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ сообщил, что обсуждается вопрос борьбы с каналом перевозок нелегальной

продукции с помощью правил авиаконкомпаний.

Легальные предприятия также просят закрыть небо для браконьерской икры. Причем проблема актуальна не только для Камчатского края. В мае по этому поводу к Виктории Абрамченко обратился Координационный совет рыбохозяйственных ассоциаций Дальнего Востока.

«Задача у нас одна – решить эту проблему», – подчеркнул председатель Ассоциации добытчиков лососей Камчатки Владимир ГАЛИЦЫН. Раньше существовал канал отправки икры по почте – в результате многолетней работы его удалось перекрыть, напомнил руководитель объединения.

Конечно, у граждан должна быть возможность перевозить продукцию для личных нужд, но нельзя допускать, чтобы под этим прикрытием действовали преступные группировки и икра непонятного качества разлеталась по стране.

«Наша инициатива поддержана другими регионами Дальнего Востока: Сахалинской областью, Хабаровским краем, Чукотским автономным округом. И Камчатский край, учитывая масштаб проблемы, просит найти ей законодательное, нормативное решение», – обратился к сенаторам Андрей Здетовский.

ДАТЬ НАЛОГИ КРАЮ

Отрасль ожидают изменения, которые обсуждались много лет: в октябре Правительство РФ внесло в Госдуму проект поправок в Налоговый кодекс. Предполагается пересмотреть систему расчета сбора за пользование водными биоресурсами. Ставки сбора не индексировались уже больше 16 лет, так что о перспективах повышения известно давно.

В результате пересмотра налогового регулирования должны вырасти поступления в бюджеты всех уровней, подчеркнул председатель правительства Михаил МИШУСТИН, представляя поправки перед внесением в Думу. При этом премьер обратил внимание, что на социально значимые виды водных биоресурсов, например на сайру, ставка останется прежней. Это должно помочь сохранить поставки рыбы для внутреннего рынка.

За счет льгот по уплате сбора планируется поддержать исполь-

зование на промысле новых судов российской постройки, развитие глубокой переработки, поставку сырья на береговые заводы – по этим направлениям предусматривается возможность применения вычетов.

Руководство Камчатского края не раз подчеркивало, что нужно повысить налоговые поступления для региона от рыбохозяйственного комплекса. «В целом наша задача – нарастить налоговую отдачу от рыбной отрасли, сделать ее более прозрачной и прогнозируемой», – задал вектор губернатор.

Рыбная промышленность на Камчатке уже сегодня обеспечивает наиболее весомый вклад в доходы консолидированного бюджета – свыше 26% по результатам 2020 года. Внесение изменений в Налоговый кодекс дополнительно принесет еще более 5 млрд рублей. Эти средства, безусловно, важны и нужны краю, чтобы повысить самообеспеченность регионального бюджета.

Однако для того чтобы пересмотр налогового регулирования дал результаты для территорий, необходимо сохранить распределение сбора за пользование водными биоресурсами между федеральным и региональным бюджетами. Согласно действующему законодательству, это соотношение составляет 80% и 20%. Однако, обратили внимание Совета Федерации краевые власти, появилась инициатива по изменению Бюджетного кодекса – такие планы не могли не вызвать беспокойство в регионах.

На пленарном заседании верхней палаты парламента Владимир Солодов призвал сенаторов сохранить процентное соотношение поступления сборов за пользование водными биоресурсами. «Здесь мне хочется заручиться, уважаемые коллеги, вашей поддержкой с точки зрения неизменности пропорций разделения тех налоговых ресурсов, которые мы, как субъект, получаем от базовой отрасли», – обратился глава региона к сенаторам.

Вопрос важен не только для Камчатского края, но и для других регионов, в жизни которых рыбное хозяйство занимает ключевую позицию, напомнил Владимир Солодов.

Председатель Совета Федерации Валентина МАТВИЕНКО поддержала губернатора и поручила включить вопрос распределения поступлений в постановление СФ по итогам Дней Камчатского края. «Это

принципиальная вещь. Край должен наращивать собственные доходы – это безусловно», – подчеркнула спикер верхней палаты. Она также попросила председателя комитета по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Алексея МАЙОРОВА рассмотреть вопрос в рамках рабочей встречи с руководством Росрыболовства.

ГАРАНТИРОВАТЬ ПРАВО НА ПРОМЫСЕЛ

Для того чтобы территория продолжала получать отдачу от развития рыбохозяйственного комплекса, важно обеспечивать условия и для дальнейшей работы добросовестных предприятий. Пользователей, которые, получая от государства доступ к биоресурсам, соблюдают законодательство и вкладываются в основные производственные фонды.

Право на добычу тихоокеанских лососей зависит от наличия рыболовного участка (раньше в законодательстве использовался термин «рыбопромысловый участок»). Договор на РЛУ нужен и для вылова некоторых других важных видов водных биоресурсов.

Неслучайно отраслевое сообщество так взволновало законодательная инициатива, вводящая распределение участков через электронные аукционы. Законопроект был подготовлен в рамках дорожной карты ФАС по развитию конкуренции. Цель благая – сделать торги более прозрачными, сократить затраты участников. Однако еще на стадии подготовки к внесению в правительство поправки вызвали большой резонанс: предприятия беспокоились, что из-за формулировок законопроекта участки, на которых они годами вели промысел, отправятся на аукционы. При таком формате распределения победителем становился тот, кто предложит самую высокую цену, – не учитываются ни опыт работы, ни вложения в береговую базу. После многочисленных совещаний с отраслевым сообществом законопроект был доработан. Предусматривалось, что уже закрепленные участки будут распределяться на конкурсах (собственно, такая концепция предусматривалась и в дорожной карте антимонопольной службы). Первое чтение в Госдуме документ прошел без шума. Однако ко второму чтению опять появилась



Первый раунд инвестквот обеспечивает краю около 2 тыс. дополнительных рабочих мест, рост налоговой отдачи от отрасли. Но даже при столь активном участии по итогам нынешнего этапа камчатские компании теряют 13% вылова. В случае реализации второй волны на аналогичных условиях предприятия, а значит и регион, недосчитаются уже до 30% – до 500 тыс. тонн.

перспектива отправки уже распределенных участков на аукционы, и отраслевые объединения вновь стали добиваться отказа от двусмысленных формулировок.

Потребовались обсуждения на площадках Росрыболовства и Минсельхоза, поручение председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко, совещание у вице-спикера Госдумы Алексея Гордеева. В итоге принятие неоднозначного законопроекта в третьем чтении удалось затормозить – событие не рядовое.

Однако в отраслевом сообществе переживают, что же будет дальше? Лососи – ценный ресурс, а значит всегда есть угроза передела. Обеспокоенность предприятий власти Камчатки довели до федеральных законодателей.

Аукционы нацелены не на поддержку конкуренции в рыбной отрасли и снижение стоимости рыбопродукции для населения, а на

передел доступа к осуществлению рыболовства в пользу новых участников, заявил на заседании комитета СФ по аграрно-продовольственной политике и природопользованию первый зампред Законодательного собрания Камчатского края Андрей Копылов. Отказ от принципов долгосрочного закрепления рыболовных участков с учетом преемственности ставит под угрозу будущее предприятий, вложивших миллиарды долларов в развитие отрасли.

Председатель комитета Алексей Майоров успокоил региональных коллег: комитет Госдумы по аграрным вопросам представил доработанный законопроект и спорной формулировки в нем нет. В этой версии законодателя вернулись к формулировке по конкурсам, которая была поддержана в первом чтении. При этом общий принцип распространен на участки для организации любительской рыбалки – как

и предлагало профессиональное сообщество.

Представители Камчатского края выступили за то, чтобы сделать основы для регулирования промысла еще более устойчивыми. Предложено предусмотреть для добросовестных пользователей преимущественное право на заключение договора пользования рыболовным участком без торгов. То есть и без конкурсов, и без аукционов. Алексей Майоров пообещал, что на площадке Совета Федерации будет продолжена проработка этого важного для предприятий вопроса.

Закрепление участков на долгосрочный период привело к целому ряду положительных результатов в отрасли, считает Владимир Галицын. Это строительство заводов, холодильных мощностей, судов. Соотношение береговой и судовой переработки лосося на Камчатке изменилось в пользу первой. Это обеспечивает рабочие места и помогает сохранению биоресурсов.

Положения о закреплении без торгов участков за добросовестными пользователями уже есть в федеральном законе об аквакультуре. Аналогичный принцип предусмотрен в Водном, Лесном, Земельном кодексах, обратил внимание руководитель ассоциации.

«Я поддерживаю эту позицию, считаю, что для устойчивого развития рыбной промышленности важно обеспечить доступ к водным биоресурсам и стабильность регулирования. Ведь предприятия будут вкладываться в береговую переработку, в техническое перевооружение флота только в том случае, если будет уверенность на долгий срок в возможности осуществления лова. И любая нестабильность здесь резко снижает мотивацию к инвестициям», – прокомментировал ранее перезакрепление участков за добросовестными пользователями Владимир Солодов.

СОХРАНИТЬ КВОТЫ

Камчатский край высказывает свою позицию и по важнейшей для всей отрасли теме инвестиционных квот. Программа инвестквот была запущена в 2017 году и на первом этапе предусматривала предоставление права на вылов под строительство промысловых судов и береговых заводов по рыбопереработке. Тогда еще никто не говорил о

том, что уже через несколько лет будут новые перераспределения квот.

Камчатка активно включилась в программу – с проектами по обновлению флота и созданию перерабатывающих комплексов разного масштаба. Из 42 договоров на Дальнем Востоке с предприятиями края было заключено 28. Объем инвестиций по региону превышает 60 млрд рублей, целый ряд новых мощностей уже введен в эксплуатацию, рассказал в Совете Федерации Андрей Здетоветский.

Уже в процессе прохождения первого этапа федеральные власти анонсировали вторую волну. Регионы волнует, как это перераспределение отразится на уже работающих предприятиях, ведь инвестиционные квоты не берутся из воздуха: они выделяются из общего допустимого улова. Чем больше инвестквота – тем меньше квоты, распределяющиеся по историческому принципу. Минтай – один из ключевых ресурсов программы – занимает первое место в вылове Камчатского края.

Первый раунд инвестквот обеспечивает краю около 2 тыс. дополнительных рабочих мест, рост налоговой отдачи от отрасли. Но

даже при столь активном участии по итогам нынешнего этапа камчатские компании теряют 13% вылова. В случае реализации второй волны на аналогичных условиях предприятия, а значит и регион, недосчитаются уже до 30% – до 500 тыс. тонн.

«В отрасли, которая формирует более 30% валового регионального продукта, конечно, такие потери – это огромный, колоссальный удар по экономике Камчатского края», – подчеркнул Андрей Здетоветский.

В связи с этим краевые власти призвали предусмотреть механизмы защиты интересов компаний с учетом уже вложенных инвестиций. Губернатор Владимир Солодов поднял эту тему еще в феврале, на заседании профильной правительственной комиссии. Вице-премьер Виктория Абрамченко поручила проработать проблему.

На первом этапе программы акцент был сделан на поддержку рыбопромыслового судостроения. Это важное начинание, но нельзя забывать о роли береговых мощностей, считают краевые власти. «Нужно наращивать переработку на нашем берегу. Она дает наиболее понятный вклад в развитие национальной

экономики, обеспечивает рабочие места. Камчатка способна сыграть существенную роль в этом процессе, ведь основной вылов находится в зоне тяготения к нашей береговой линии. У нас есть хорошие инфраструктурные возможности. Думаю, что как минимум 300 тыс. тонн дополнительной береговой переработки в год наши предприятия могли бы обеспечить», – отмечал глава Камчатского края.

По мнению Владимира Солодова, поддержка такого направления делает российскую рыбную промышленность более защищенной от внешних вызовов – важность такой самодостаточности уже показала ситуация с пандемией и перекрытием поставок через Китай.

На создание береговых мощностей Камчатка предложила направить не менее половины инвестквот. Такой же подход озвучили и отраслевые регуляторы – Минсельхоз и Федеральное агентство по рыболовству. В Совете Федерации заверили: вопрос инвестквот останется в фокусе. Изменения будут проходить чрез парламент, так что заручиться поддержкой законодателей – немаловажно. **FN**

ООО Проектная Компания



«ПОЛИТЕСТ»

Работы производятся
в соответствии с требованиями
Российского
Морского Регистра Судостроения

Кренование и взвешивание. Разработка документации по остойчивости и непотопляемости.

Разработка проектов и технической документации по всем направлениям судовой тематики в объеме переклассификации, ремонта, модернизации и переоборудования судов.

Инструкция по загрузке. Наставление по креплению грузов.

Проекты по установке радио- и навигационного оборудования.

План управления балластными водами, судовые планы энергоэффективности судна.

Замеры остаточных толщин элементов корпуса, оценка технического состояния по программе «ВОЛНА».

Составление судовых планов, наставлений, буклетов (СОЛАС, ПМЗ).

Расчеты прочности корпуса судна и конструкций. Расчет допускаемых остаточных характеристик конструкций корпуса. Расчет усиления корпуса для ледовых нагрузок.

Дефектация деталей и узлов неразрушающими методами.

На правах рекламы

690012, г. Владивосток, ул. Калинина, д. 42, корп. 36,
ком. 5,9, а/я 12140
Тел./факс +7 (423) 227-97-68, Тел.: +7 914 791-94-40
E-mail: npkp@bk.ru

Пусан, Корея: тел.: (82-51) 468-2596,
факс: (82-51) 468-2597
E-mail: npkpbusan@hotmail.com
Моб.: (82) 10 3596 2572
Адрес: 3 Floor, GS Square Building, 6-5, Jungang-daero
196 Beon-gil, Dong-gu, Busan, Korea. 48821.



РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ: ВЗГЛЯД РОССЕЛЬХОЗБАНКА

Важнейший участник процессов, происходящих в отрасли, – банковский сектор. Не случайно представители финансовых организаций высказываются на масштабных форумах рыбного хозяйства и АПК, на совещаниях по перспективам рыбной промышленности, которые проводятся узким составом. Какой отрасль видится со стороны банковского сектора, в интервью «Fishnews – Новости рыболовства» рассказал руководитель Центра отраслевой экспертизы Россельхозбанка Андрей ДАЛЬНОВ.

– На международном рыбопромышленном форуме в Санкт-Петербурге Россельхозбанк заявил о готовности активно участвовать в развитии рыбохозяйственного комплекса России. А каков кредитный портфель банка в отрасли сегодня?

– На 1 октября портфель Россельхозбанка по этому направлению превышает 56 млрд рублей.

– Россельхозбанк имеет солидный опыт кредитования предприятий аквакультуры. Каким образом банк намерен усиливать свое присутствие в главных сферах рыбной промышленности Российской Федерации – рыболовстве, рыбопереработке, в логистических проектах?

– У нас большой опыт кредитования предприятий во всех сферах рыбохозяйственного комплекса. Начиная с 2000 года Россельхозбанк профинансировал более 110 проектов в этой отрасли на общую сумму 144 млрд рублей, включая проекты по развитию инфраструктуры рыбохозяйственного комплекса, торговли и экспорта. Общая проектная мощность профинансированных проектов составляет 437 тыс. тонн.

Хорошую возможность для роста банк видит в производстве **продукции с высокой добавленной стоимостью** – рыбное филе, фарш, сурими и др. Активизация этого сегмента выступит драйвером развития отрасли в части как экспорта, так и внутреннего рынка. По нашим оценкам, для переработки рыбы могут быть

введены в строй новые суммарные мощности на 500 тыс. тонн, прежде всего в регионах ДФО.

Сезонность добычи водных биоресурсов, ограничения на импорт продукции в Китай, скорость доставки продукции в российские регионы диктуют важность развития логистики.

Для сглаживания отраслевой сезонности, по нашим оценкам, необходимо увеличить мощности хранения продукции до 250 тыс. тонн. Нужно замещать выбывающий парк рефрижераторных вагонов на сети РЖД. Расширение мультимодальных перевозок рыбной продукции на судах (Северным морским путем) и автотранспортом создаст спрос на поставку не менее 5000 современных рефрижераторных контейнеров и инфраструктуру по их обслуживанию.

Россельхозбанк нацелен в дальнейшем наращивать кредитный портфель в отрасли и искать новые направления развития. Для этого банк постоянно совершенствует свои компетенции в области аквакультуры, рыболовства, рыбопереработки и логистики, а также активно сотрудничает с профильными ассоциациями и добытчиков, и переработчиков рыбы по всей стране. Также банк активно развивает компетенции региональных специалистов, взаимодействующих с рыбопромышленниками на Дальнем Востоке.

Возможности для укрепления своих позиций банк видит в развитии инвестиционной деятельности,

поиске стратегических инвесторов, взаимодействии с регионами по ключевым и перспективным проектам, участии в государственных программах, проведении отраслевой экспертизы. Клиентам предлагается синдицированное кредитование и сложноструктурированные продукты. Таким образом, выбор инструментов взаимодействия Россельхозбанка с отраслью достаточно обширен, и в конкретных случаях мы предлагаем продукты и услуги, необходимые для решения бизнес-задач клиентов.

– В отрасли есть ряд проблем – инфраструктурных, кадровых, лежащих в сфере регулирования. Какие риски банк считает основными для вложений в рыбопромышленные проекты?

– Конечно, как и во всех отраслях реального сектора экономики, в рыбопромышленном комплексе есть ряд своих проблем. Но они же рождают новые возможности для развития бизнеса и инвестиций.

В 2021 году российские производители получили мощный импульс к поиску новых экспортных направлений после закрытия основного рынка – Китая (который также является экспортером переработанной рыбопродукции, добытой российскими компаниями, в страны Евросоюза, АТР и США). За первые шесть месяцев 2021 года доля КНР в структуре дальневосточного экспорта рыбы сократилась до 26%, в то время как поставки в Южную Корею за тот же



Андрей ДАЛЬНОВ, руководитель Центра отраслевой экспертизы Россельхозбанка

Хорошую возможность для роста банк видит в производстве продукции с высокой добавленной стоимостью – рыбное филе, фарш, сурими и др. Активизация этого сегмента выступит драйвером развития отрасли в части как экспорта, так и внутреннего рынка. По нашим оценкам, по переработке рыбы могут быть введены в строй новые суммарные мощности на 500 тыс. тонн, прежде всего в регионах ДФО.

период увеличились с 43 до 61% от всего объема экспортируемой продукции в денежном выражении (с возможным транзитом на Китай). Диверсификация произошла за счет рынков Африки, в которые осуществлялись первые поставки: Нигерия, Кот-Д'Ивуар, Гана, Бенин, Того, Камерун.

Возникла необходимость создания перерабатывающих мощностей, позволяющих изготавливать продукцию глубокой переработки с высокой добавленной стоимостью на территории Российской Федерации и позволяющие экспортировать ее в страны, ранее приобретавшие данную продукцию у китайских поставщиков. В это же время стоит вопрос строительства современных мультитемпературных холодильников не только в Приморье, но и в Москве и Московской области, т.к. этот ре-

гион является центром хранения и потребления рыбной продукции в России.

Продукты и компетенции банка направлены на развитие отрасли и поддержку инвесторов.

– Отрасль на пороге очередных перемен: второго этапа программы инвестиционных квот, новых аукционов по крабу и другим ценным морепродуктам. Банки видят в этом новые возможности или дополнительные риски?

– Рыбохозяйственный комплекс – один из динамично развивающихся секторов экономики России. Ключевыми драйверами отрасли являются рост потребления внутри страны и, главное, рост экспорта продукции из водных биоресурсов.

Потребление рыбы в России растет. С 2015 этот показатель увеличился больше чем на 5% и в этом

году достигнет 23 кг, что сопоставимо с ситуацией в странах со схожей структурой потребления животного белка (США, ЕС).

Такая положительная динамика означает, что в ближайшие годы может быть достигнуто пороговое значение 25 кг/чел., определенное «Стратегией развития рыбохозяйственного комплекса на период до 2030 года».

Одним из драйверов роста потребления выступает аквакультура. Средний годовой прирост производства в аквакультуре составляет 14%. В целом производство рыбы растет с темпом 3%. По этому показателю аквакультура обгоняет все прочие подотрасли АПК, являющиеся поставщиками животного белка на отечественный рынок, – молочное и мясное скотоводство, производство свинины и мяса птицы. Мы видим здесь серьезный потенциал банковского кредитования и поддерживаем быстрое развитие отрасли.

С увеличением спроса на рыбу потребительская корзина становится более устойчивой. При ухудшении эпизоотической обстановки в животноводстве возможно частичное переключение с мяса на рыбу и сохранение уровня потребления животного белка. Такое переключение возможно при условии улучшения производственного оснащения рыбного хозяйства и развития логистической инфраструктуры перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть России. Необходимы новые холодильные и перерабатывающие мощности, а также увеличение количества доступных рефконтейнеров. Соответственно, банк отмечает растущую потребность кредитования проектов, направленных на развитие логистической инфраструктуры отрасли.

Россия является нетто-экспортером рыбы, но на импорт стабильно приходится около трети потребления. Вывозится большей частью сырье, а завозится переработанная продукция. Сокращение ввоза рыбной продукции, а также рост экспорта в денежном выражении возможны при развитии собственной глубокой переработки, в частности производства рыбного филе и мяса краба.

Другим направлением диверсификации экспорта может стать вывоз готовой продукции из рыбы и морепродуктов. В рейтинге экспортеров этой продукции Россия занимает

38-е место с объемом вывоза 35 тыс. тонн, сильно отставая от Китая с показателем в 1 318 тыс. тонн.

На наш взгляд, перед запуском второй волны инвестиционных квот и новых аукционов по крабу прежде всего необходимо проанализировать точные результаты первого этапа как программы инвестиционных квот, так и крабовых аукционов. Стоит отметить, что до сих пор до конца не реализован первый этап, и есть риски отставания строительства рыбопромысловых судов от заявленного графика. Дальневосточные региональные власти зачастую поддерживают береговую переработку, так как, по их мнению, инвестиции в такие предприятия показали свою эффективность и уже работают на экономику прибрежных регионов, в отличие от строительства судов, которые не привязаны к дальневосточным субъектам и не всегда строятся на верфях ДФО. Банк готов финансировать как строительство флота, так и заводов для береговой переработки в рамках второго этапа программы инвестиционных квот, новых аукционов по крабу и другим ценным морепродуктам.

В настоящее время Россельхозбанк продолжает активную работу по предоставлению финансирования проектам, направленным на развитие экспорта рыбы, а также продукции глубокой переработки, и в дальнейшем определяет это направление как одно из приоритетных.

– На форуме в Санкт-Петербурге было отмечено, что Россельхозбанк готов предложить рыбопромышленным компаниям не только услуги в сфере кредитования, но и другие инструменты. Расскажите, пожалуйста, подробнее об этих возможностях.

– Россельхозбанк сформировал полную продуктовую линейку для кредитования и обслуживания предприятий рыбохозяйственного комплекса, опираясь на глубокую экспертизу данного сегмента рынка, и предоставляет комплекс нефинансовых мер поддержки предприятиям отрасли, в том числе рыболовам, промысловым и рыбоперерабатывающим компаниям. Россельхозбанк предлагает качественный сервис по конверсионным сделкам на торговой платформе в онлайн, валютный контроль, покрытые и непокрытые аккредитивы,



Перед запуском второй волны инвестиционных квот и новых аукционов по крабу прежде всего необходимо проанализировать точные результаты первого этапа как программы инвестиционных квот, так и крабовых аукционов. Стоит отметить, что до сих пор до конца не реализован первый этап, и есть риски отставания строительства рыбопромысловых судов от заявленного графика.

механизм дисконтирования аккредитивов, лизинговые и факторинговые операции, а также классические услуги, такие как современное и качественное РКО, размещение депозитов в различной валюте, бивалютных депозитов и т.д.

Отдельно хотелось бы остановиться на продуктах, которые вызывают у нас особую гордость: их удобство отметили наши постоянные и новые клиенты. Это комплексная многофункциональная торговая система РСХБ «Дилинг 2.0», разработанная для заключе-

ния сделок с инструментами финансового рынка: конверсионные операции на валютном рынке, производные финансовые инструменты на срочном рынке, депозиты/кредиты денежного рынка, операции с драгоценными металлами. Также хотелось отметить «РСХБ Факторинг», дочернюю структуру банка, которая благодаря своему оперативному и качественному сервису за два года вошла в первую десятку компаний по объему портфеля и входит в первую семерку компаний по объему доходов. □

Подробную информацию о продуктах Россельхозбанка можно получить в отделениях банка, мобильном приложении, по номеру телефона контакт-центра 8-800-100-0-100 и на официальном сайте www.rshb.ru.

АО «Россельхозбанк» – основа национальной кредитно-финансовой системы обслуживания агропромышленного комплекса России. Банк создан в 2000 году и сегодня является ключевым кредитором АПК страны, входит в число самых крупных и устойчивых банков РФ по размеру активов и капитала, а также в число лидеров рейтинга надежности крупнейших российских банков. Генеральная лицензия Банка России №3349 (бессрочная).

Маргарита КРЮЧКОВА

СЛОЖНОСТИ КРАБОВОГО ПЕРЕХОДА

Поставщики живого краба ежегодно сталкиваются с проблемами при перевозках через автомобильный пункт пропуска «Краскино». Важный для экспорта морепродуктов пограничный переход нуждается в инфраструктурных изменениях.

ЗАТОРЫ ПРЕВРАТИЛИСЬ В ТРАДИЦИЮ

«Краскино» – один из автомобильных пунктов пропуска в Приморском крае – играет большую роль в поставках живого краба в Китай. По данным профильного объединения – Ассоциации добытчиков краба, за 2020 год российские предприятия продали на экспорт 8050 тонн камчатского краба, из них через «Краскино» ушло больше половины – 4200 тонн. С сентября по декабрь прошлого года через этот пункт за рубеж отправилось 5500 тонн живого краба разных видов. За тот же период нынешнего года поставки будут еще выше, прогнозируют в ассоциации.

Однако МАПП «Краскино» печально известен очередями из грузовиков. Из свежих примеров – ситуация в начале октября: тогда, рассказали в Ассоциации добытчиков краба, в районе пограничного перехода встало более 150 машин с живыми морепродуктами. В короткий период активно выгружались суда, китайская сторона несколько дней не работала из-за праздников – и вот, образовался затор. А ждать ценный груз не может: живой российский краб пользуется большой популярностью у иностранных покупателей, но требования к качеству товара высокие.

Поставщики уже привыкли ожидать сложностей с началом основной крабовой путины в сентябре, а также ближе к концу года. Как герой известного фильма на каждый Новый год ходил с друзьями в баню, так и Fishnews в преддверии зимних праздников традиционно пишет о заторах на границе. В прошлом году проблемы пограничных переходов еще и переплелись с вопросами в сфере лицензирования экспорта живых морепродуктов.

Бороться с очередями приходится в ручном режиме – с участием пограничных, таможенных властей, администрации Приморского края. Руководители отраслевых объединений – Ассоциации добытчиков краба, Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья – готовы и дальше быстро реагировать на трудности компаний, но настаивают: менять ситуацию в пунктах пропуска нужно кардинально.

Пандемия только обострила проблему: в борьбе с коронавирусом китайская сторона стала вводить новые требования к ввозу – это не прибавило скорости экспортному процессу. Между тем в новой, «пандемийной», логистической системе значение «Краскино» возросло: в связи с распространением COVID-19 в портах Китая и Республики Корея предусмотрены дополнительные

ограничения и для перевозки приходится выбирать сухопутный маршрут, рассказал президент Ассоциации добытчиков краба Александр ДУПЛЯКОВ.

Власти Приморского края ввели условие по проезду грузовиков к пунктам пропуска на основе электронных заявок – так называемую электронную очередь. Такой принцип движения должен был исключить скопления автомобилей и людей при непростой эпидобстановке. Режим использовался около года, но, как показала практика, в отдельные периоды проблемы перевозок только усугублялись, и от электронной очереди краевая администрация отказалась.

ИЗ ПОРУЧЕНИЙ В ПОРУЧЕНИЯ

Дальневосточные пункты пропуска не раз и не два попадали в поручения руководства страны – от задач разобраться с конкретной проблемой до глобальной постановки вопроса. Поручения давали президент Владимир ПУТИН, председатель правительства Михаил МИШУСТИН, вице-премьер – полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий ТРУТНЕВ.

«В ближайшие годы нам нужно на современном уровне обустроить



Автомобильный пункт пропуска «Краскино»

пограничные переходы на Дальнем Востоке, сделать более удобной для граждан, бизнеса работу таможенных, контрольных, пограничных и других служб, работающих на границе», – отмечал Владимир Путин на Восточном экономическом форуме еще в 2018 году.

Летом 2020 года Михаил Мишустин, в январе возглавивший правительство, отправился в первую рабочую поездку по Дальнему Востоку. Ситуация с пограничными переходами, мягко говоря, не порадовала нового премьер-министра. По итогам поездки он поручил Минтрансу совместно с ФСБ России «обеспечить безусловную реализацию мероприятий по строительству, реконструкции, оснащению пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации на территории Дальневосточного федерального округа в установленные сроки».

«Узким горлышком» внешней торговли называл пункты пропуска, построенные много лет назад, руководитель Федеральной таможенной службы Владимир БУЛАВИН. На пропускную способность пунктов напрямую влияет их обустройство и техническое оснащение. «Эта проблема заслуживает особого внимания со стороны всех органов госу-

дарственной власти», – подчеркивал глава ФТС.

Дальневосточные пункты пропуска не раз попадали не только в поручения руководства страны, но и в уголовные дела. Недавно СМИ облетела информация о вскрытой схеме вымогательства: по данным правоохранителей, группа злоумышленников требовала у водителей фур деньги за возможность пересечь госграницу.

В августе Юрий Трутнев давал брифинг во Владивостоке: от журналистов звучали вопросы по самым актуальным темам – пандемия, борьба с паводками, замороженные стройки. Попала в этот список и ситуация на пограничных переходах. Среди направлений работы, по которым дела в стране обстоят хуже всего, пункты пропуска находятся на одной из первых позиций, заявил вице-премьер – полпред. Частные пункты пропуска удалось передать в государственное ведение, но на этом точка не поставлена: надо привести пограничные переходы в порядок, подчеркнул Юрий Трутнев. «На сегодняшний день это то направление, которым похвастаться сложно», – добавил он.

Одним из путей совершенствования работы погранпереходов могут стать изменения в администриро-

вании. «Возможно, будем в целом менять систему управления строительством пунктов пропусков», – сообщил зампред правительства – полномочный представитель президента. До этого он выступил за создание единого контрольного органа, который будет координировать функционирование пунктов пропуска. «Есть отдельно пограничные войска, отдельно таможенные службы, Россельхознадзор, Роспотребнадзор. Но они не могут сделать так, чтобы не было очередей в пунктах пропуска, потому что никто не считает себя за это ответственным. Полагаю, правительство должно определить тот орган, который будет отвечать за координацию работы по погранпереходу», – сказал тогда Юрий Трутнев.

КИТАЙ НА ПРОВОДЕ

При проблемах с поставками краба к российским властям обращается не только отечественный бизнес – китайская сторона также выражает заинтересованность в бесперебойной торговле.

«Ситуация с автомобильным переходом «Краскино – Хуньчунь», где российские машины были вынуждены подолгу стоять в очередях и из-за этого погибала живая

продукция, стала серьезной проблемой для российских партнеров и китайской стороны», – отмечал в прошлом году в интервью Fishnews председатель Ассоциации развития морской экономики Хуньчуня Ван ГАНН. В объединении заявляли о высоком спросе на российскую живую продукцию.

В китайских СМИ Хуньчунь называют воплощением быстрого развития морского экономического сотрудничества в Северо-Восточной Азии, указывая на преимущества доставки российского краба таким путем. Проблемы на границе, безусловно, мешают укреплению торговых связей.

При более быстрой работе расширились бы возможности поставлять покупателям качественную продукцию по более высокой цене – это позволит повысить отдачу от экспорта для государства, говорят рыбопромышленники в России.

В нынешнем году исполнилось 20 лет российско-китайскому Договору о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве. По этому поводу страны выпустили совместное заявление. На международном уровне отмечена важность модернизации и строительства пунктов пропуска и транспортной инфраструктуры на границе.

РАСШИТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ

В октябре, чтобы избавиться от очередей, работу «Краскино» продлили на три часа – до десяти часов ночи без выходных. Компетентные органы откликаются на потребности торговли. Но, как говорят и контролеры, и сами поставщики, одним изменением графика не обойтись, ведь с инфраструктурой, с условиями для работы просто беда: не хватает обустроенных досмотровых ям, при перебоях с электроэнергией пропадает интернет-соединение. И проблемы эти сохраняются из года в год. Работающие в пункте пропуска сетуют на качество ремонта: «Грузовые досмотровые комплексы отремонтированы некачественно, бетон ломается у оснований и крошится, сам подъезд к досмотровому комплексу и въезд в него сделан без подведения бетонной дороги и подсыпан строительным отсевом. В итоге имеющийся перепад высот не позволяет грузовикам заезжать в досмотровый

ангар, так как прицепы задевают основание ямы, машины буксуют в отсеке. Лишь после того как водители с сотрудниками МАПП дружно поработают лопатами, возможно, с нескольких попыток машины и попадают в место досмотра. Грузовик заезжает, как правило, с пятого раза. Однако после трех машин опять приходится работать лопатами минут по 30, и так продолжается постоянно. В итоге функционирует всего одно грузовое досмотровое место», – рассказал источник.

«Ситуация с пунктами пропуска серьезно мешает выполнять задачи, которые государство ставит по развитию экспорта. Живой краб – востребованный продукт, российские компании умеют его добывать и доставлять. И нужно реализовать этот потенциал. Не будем забывать, что работа с живым крабом обеспечивает загрузку портовых мощностей на юге Приморского края. Это тоже важно для экономики», – обратил внимание президент Ассоциации рыбохозяйственных предприятий Приморья Георгий МАРТЫНОВ.

Обустройство пунктов пропуска находится в ведении ФГКУ «Росгранстрой». Редакция направил в учреждение запрос по поводу «Краскино». Как сообщили во Владивостокском филиале Росгранстроя, в непосредственной близости к действующему пункту пропуска строится новый автомобильный погранпереход. Работы включены в федеральную целевую программу «Государственная граница Российской Федерации».

«Модернизация МАПП «Краскино» разделена на два этапа. Первый предусматривает строительство новых объектов инфраструктуры пункта пропуска с увеличением его пропускной способности до 250 транспортных средств в сутки, 150 из которых – грузовики. Планируется построить 6 полос движения транспорта на въезд и столько же на выезд, установить 10 кабин паспортного контроля.

В настоящее время на строительной площадке ведутся работы по демонтажу части находящихся там сооружений в целях приведения их в соответствие с современными требованиями. Завершить строительство предполагается в конце 2022 года. Открыть пункт пропуска после окончания работ планируется в 2023 году», – заявили в филиале.

Второй этап предусматривает реконструкцию пункта пропуска для увеличения его пропускной способности до 750 машин в сутки, в том числе 650 грузовиков. Сейчас, по данным Владивостокского филиала Росгранстроя, ведутся работы по подготовке проектной документации.

В рамках проекта планируется модернизировать объекты действующего пункта пропуска, перевести сюда легковую составляющую, а на территории построенного – увеличить количество полос движения для грузовых транспортных средств. При этом отдельную полосу обещают для машин, перевозящих морепродукты. Заявленный срок окончания реконструкции – 2024 год.

Сказано и о результатах деятельности Росгранстроя в нынешних условиях. Сообщается, что в 2021 году он провел работы по ремонту инженерных сетей, досмотровых ям, дорожного покрытия, устройству дезинфекционного барьера, установке весового оборудования, подготовке дополнительных блок-модулей для представителей контрольных органов.

«Так удачно сложилось, что МАПП «Краскино» стал главными воротами для российских экспортеров живой крабовой продукции (самого ценного объекта промысла) на китайский рынок, и, к сожалению, для них же по одну сторону этих «ворот» процветающая инфраструктура, а по другую – разруха и первобытные условия, – прокомментировал Александр Дупляков. – За более чем три с половиной года мы неоднократно на разных уровнях акцентировали внимание на этом вопросе, но ничего не изменилось. Стало хуже: грузопоток увеличился, а инфраструктура пришла в еще большую негодность.

Обещанная предыдущим руководством Владивостокского филиала Росгранстроя сдача в конце 2021 года модернизированного перехода даже не началась. Остается только ждать 2023 или 2024 года и надеяться на реализацию новых грандиозных планов.

Еще хотелось бы выразить искреннюю благодарность всем сотрудникам и руководству контролирующих органов МАПП «Краскино» за работу в таких непростых условиях и за то, что они откликаются на наши просьбы по оптимизации работы перехода». FN



Маргарита КРЮЧКОВА,
главный редактор Fishnews.ru

ВОЛНА ЗА ВОЛНОЙ: ОТРАСЛЬ НА ПОРОГЕ СЕРЬЕЗНЫХ ПЕРЕМЕН

Рыбный бизнес продолжает проходить этап больших законодательных изменений. Власти приступили к активной подготовке второго раунда инвестиционных квот и новых аукционов по правам на промысел крабов и других ценных морепродуктов. После многолетних обсуждений в Госдуму внесли законопроект об изменениях по сбору с рыбаков.

ВТОРОЙ ЭТАП ИНВЕСТКВОТ И АУКЦИОНОВ

Права оказались те, кто говорил, что исторический принцип распределения квот будет размываться все сильнее и сильнее. Сначала ввели инвестиционные квоты, чуть позже появились и крабовые аукционы.

Еще в 2019 году власти говорили о том, что думают над продолжением программы квот в инвестиционных целях на Дальневосточном бассейне. На встрече с президентом России Владимиром ПУТИНЫМ в конце 2020 года руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТКОВ заявил, что механизм уже показал свою эффектив-

ность, однако обновление производственных мощностей надо продолжать.

Сначала речь шла о выделении квот под флот. Но ситуация с пандемией изменила вектор обсуждений. Теперь в качестве основного тезиса звучит, что ограничения поставок в Китай показали необходимость развития россий-

ского берега. В феврале вице-премьер – полпред президента в ДФО Юрий ТРУТНЕВ поручил представить предложения по распределению инвестквот под развитие мощностей для переработки уловов, холодильной и портовой инфраструктуры.

«Мы должны создать те условия, при которых весь минтай, который мы производим, будет перерабатываться здесь, на Дальнем Востоке», – отмечал Илья Шестаков на совещании с крупнейшими добытчиками ресурса во Владивостоке.

После того как стало понятно, что на инвестиционные цели продолжают отрезать части общего

Более-менее четкие параметры будущей программы федерального агентства впервые публично представило на Восточном экономическом форуме: еще 20% на инвестцели по Дальневосточному бассейну, из них половину – под строительство судов и половину – под береговые объекты.

Дискуссия на ВЭФ получилась яркая: участвовали Русская рыбопромышленная компания, «Гидрострой», Рыболовецкий колхоз им. Ленина, «Антей», Южно-Курильский рыбокомбинат. Росрыболовство тогда подчеркнуло, что опирается в подготовке программ не только на экономику отрасли и

бизнес выступал за то, чтобы исключить требование о банковской гарантии или снизить ее сумму при высокой степени готовности судна. Регулятор пообещал, что нормативная база будет пересмотрена, чтобы не нагружать рыбаков лишними требованиями.

Вторая волна инвестиционных квот – не единственные изменения, которые ожидают отрасль. Когда в 2019 году принимался нашумевший закон о крабовых аукционах, депутаты и сенаторы говорили, что другие объекты промысла такая судьба не постигнет. Пользователям эти заверения, оформленные в виде рекомендаций правительству, успокоили мало. И не зря.

Уже в апреле руководитель Росрыболовства подтвердил, что готовятся изменения законодательства о втором раунде крабовых аукционов. А через два с лишним месяца стало известно, что на торги планируется отправить доли квот вылова этого и других ценных промысловых объектов. Причем с закреплением за победителями аукционов инвестиционных обязательств.

Изменения по второму этапу инвестиционных квот и аукционным квотам планируется вносить одним законопроектом – в ноябре Росрыболовство уже передало в Минсельхоз вариант таких поправок. Предложено сразу три новых вида квот – добычи водных биоресурсов на инвестиционные цели, 2 этап; вылова крабов в инвестиционных целях, 2 этап; вылова моллюсков в инвестиционных целях.

Горячо обсуждалась тема, как быть с инвесторами первой волны, которые включались в программу, не предполагая дальнейшего урезания «исторических квот». В итоге Росрыболовство предложило возмещать им потери, добавляя объемы.

На торги с инвестиционными обязательствами предполагается выставить доли квот вылова морских гребешков, трубачей, серых и черных морских ежей – все 100% разрешенного для промысла объема этих морепродуктов. Как и в случае с крабами, правительство должно будет определить, какие объекты обязаны построить получатели прав на вылов. Торги снова предполагается проводить в электронном формате.

Изменения по перераспределению квот на вылов ценных море-



Береговые заводы уже обеспечили в Дальневосточном регионе в 1,5 раза больше рабочих мест, чем только создадут суда, которые еще предстоит построить; хотя квота для флота будет в шесть раз больше, чем у берега

допустимого улова, ассоциации, отдельные компании и регионы начали активно выдвигать свои предложения, что же простимулировать с помощью квот. Рассматривались и совсем уж неожиданные идеи – распространить механизм инвестквот на постройку в России рефрижераторных контейнеров.

Летом Росрыболовство подтвердило, что не планирует продолжать программу инвестиционных квот на Северном бассейне: уже по итогам первого этапа флот здесь обновится на 80%, так что дополнительных мощностей не потребуется. В бизнес-сообществе такое решение поддержали.

компаний: важен комплексный эффект, в том числе результаты для социальной сферы, регионов.

Параллельно на многочисленных совещаниях обсуждались задержки верфей с выполнением заказов от рыбной промышленности: в 2021 году сроки сдачи новых единиц флота продолжили сдвигаться. В нынешнем году правительство внесло изменения в правовую базу и предусмотрело возможность начинать процессы выделения квот еще до ввода судна в эксплуатацию – на стадии высокой готовности заказа. Предлагались и другие изменения, призванные облегчить положение инвесторов, например,



продуктов регулятор рассчитывает запустить уже с 2023 года, с этого же времени – второй этап инвестквот под строительство флота. Вторая волна по заводам ожидается еще раньше.

По оценкам разработчиков, второй этап позволит построить еще 30 эффективных судов, 8 современных перерабатывающих заводов. Новые аукционы принесут в бюджет около 150 млрд рублей. Будет построено до 35 краболовных судов и до 6 других объектов, определенных правительством. Появятся и иные новые объекты для переработки, хранения и торговли. Инвестиции в обновление производственных фондов составят, по прогнозам властей, около 300 млрд рублей.

Один из основных вопросов сейчас – это все-таки сроки начала второго этапа инвестквот и новых аукционов. Как показало совещание, которое проводил с ключевыми компаниями отрасли Юрий Трутнев, на это есть разные точки зрения.

УЛОВЫ ПО НОВОЙ СТАВКЕ

О необходимости изменения системы расчета сбора за пользование водными биоресурсами госорганы заговорили около десяти лет

На торги с инвестиционными обязательствами предполагается выставить доли квот вылова морских гребешков, трубачей, серых и черных морских ежей – все 100% разрешенного для промысла объема этих морепродуктов. Как и в случае с крабами, правительство должно будет определить, какие объекты обязаны построить получатели прав на вылов.

назад. Уже тогда речь шла о том, что ставки сбора надо повышать, а условия предоставления льгот – пересматривать. Преференция по уплате 15% ставки не давала покоя властям.

Причем идеи озвучивались разные. Например, обнулить ставку для предприятий, которые поставляют рыбопродукцию в Россию. Предлагалось увязать уплату сбора и вложения в строительство судов (причем не только промысловых, но и транспортных), инфраструктуры для хранения и переработки рыбы.

Новый виток обсуждений начался после заседания президиу-

ма Госсовета, которое президент Владимир ПУТИН собрал в октябре 2015 года. Тогда много говорили о большой сырьевой составляющей экспорта.

«Для увеличения доли поставок на экспорт продукции с высокой добавленной стоимостью необходимо применять дифференцированный подход к ставкам сбора за водные биоресурсы, уменьшая ставку для тех, кто поставляет продукцию высокой переработки, и одновременно повышая для тех, кто продает сырец», – озвучил предложения Олег КОЖЕМЯКО, возглавлявший рабочую группу по подготовке к заседанию.

По итогу Владимир Путин поручил правительству поменять законодательство по такому принципу: установить полную ставку, но сделать особые условия для градо- и поселкообразующих рыбохозяйственных организаций, рыболовецких колхозов и артелей и предприятий, выпускающих рыбопродукцию высокой степени переработки.

Согласно перечню президентских поручений, эту задачу надлежало выполнить еще в 2016 году. Однако процесс затянулся. Предлагались разные версии законопроекта, черты более-менее близкие к нынешнему он обрел в 2018 году. Отраслевое сообщество, кстати, тогда уже просило внести ясность и определить принципы налогового регулирования. Готовность платить повышенный сбор за пользование водными биоресурсами рыбопромышленники приводили как аргумент в борьбе с аукционами.

В октябре законопроект «О внесении изменений в главу 25.1 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» наконец поступил на рассмотрение в Госдуму. Ставки сбора решено повысить не по всем промысловым объектам: так называемые социально значимые виды водных биоресурсов трогать не стали. Изменение коснулось тех объектов, которые в основном идут на экспорт, объяснил логику законотворчества премьер Михаил МИШУСТИН.

По каждому виду водных биоресурсов ставка рассчитана на уровне 4,8% средней цены, устанавливаемой производителями при реализации продукции, – так в пояснительной записке изложен принцип, избранный в качестве основного при определении новых нормативов.

В качестве преференций власти решили применить вычеты. Воспользоваться ими, во-первых, смогут те, кто выпускает определенные виды продукции (их список утвердит правительство), – причем как в море, так и на берегу. Во-вторых, те, кто использует новые суда, построенные на российских верфях. Правда, этот вычет не предполагается распространять на флот, заказанный по программе инвестиционных квот. В этом случае государство и так поддерживает компании предоставлением права на вылов, к тому же, можно будет воспользоваться вычетом по производству продукции, прокомментировали разработ-



О необходимости изменения системы расчета сбора за пользование водными биоресурсами госорганы заговорили около десяти лет назад. Уже тогда речь шла о том, что ставки сбора надо повышать, а условия предоставления льгот – пересматривать. Преференция по уплате 15% ставки не давала покоя властям.

чики. В-третьих, льготу планируется предусмотреть для прибрежного рыболовства – это должно простимулировать поставки рыбы для переработки или продажи в России.

По оценкам Министерства сельского хозяйства и Росрыболовства, налоговые поступления от рыбной отрасли в результате внесения в Налоговый кодекс изменений вырастут не менее чем в шесть раз.

Много обсуждений было вокруг градо- и поселкообразующих предприятий: какие критерии установить, чтобы послаблениями пользовались организации, которые действительно поддерживают территории. Предлагалось, например, действовать через заключение соглашений рыбопромышленников с властями. В итоге льготу градо- и поселкообразующим предприятиям в законопроекте к первому чтению оставили, но она будет предоставляться только до конца 2025 года.

Одним из самых резонансных стало положение законопроекта о применении для индексации коэффициента-дефлятора. Повышение ставок сбора за пользование ВБР логично и ожидаемо, ведь они не менялись с 2004 года, но дефлятор не позволит учитывать реальную ситуацию на рынке и может привести к необоснованному увеличению нагрузки на предприятия, обращали внимание в бизнес-объединениях.

Вопрос о коэффициенте-дефляторе должен стать одним из основных при доработке изменений Налогового кодекса ко второму чтению. Комитет-соисполнитель – по аграрным вопросам – также выступил за сохранение льготы для рыболовецких колхозов и артелей, а также градо- и поселкообразующих рыбохозяйственных организаций. Важные детали традиционно уточняются по мере подготовки документа. **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



Технологические решения GEA для рыбной отрасли

Разработка и комплексная поставка оборудования для судов рыбопромыслового флота, портовых холодильников и береговых предприятий переработки рыбы

- Энергоэффективное холодильное оборудование для охлаждения, контактной и воздушной заморозки рыбопродукции и ее последующего хранения
- Передовые решения в области промышленной вентиляции и кондиционирования

Тел. +7 (902) 556 55 38
ООО «ГЕА Рефрижерейшн РУС»
Владивосток, ул. Набережная, 9, оф. 205

 @geafood_russia  GEA Food - Россия

GEA engineering for
a better world

Энерго-
эффективные
холодильные
установки
GEA

Международный
опыт
концерна



gea.com

На правах рекламы