

МОРСКОЕ ДЕЛО



KAMLIFE

издаётся с 2008 года

Журнал «Камлайф», спецвыпуск «Рыбопромышленный справочник» 2013/2014



Рыболовецкий колхоз имени В. И. Ленина



ВИКТОР ГАВРИЛОВ

16+

683905, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Космонавтов, 40
Тел. (41522) 23-80-13, факс 23-82-13

ООО Юридическая компания
«Альянс & К»



П.-Камчатский, Космический пр., Зв. оф. 2
Тел./факс: 307-752,
8-914-781-8370
E-mail: allianz-k@yandex.ru

Камчатский Край



Тел. (4152) 23-41-95
Факс 23-40-26
E-mail: reklama_kamkrai@mail.ru
Сайт: www.kamkrai.com



ООО «Восток Тур»

Смена
экипажа

стр. 27

Тел. +7-924-781-9110
Тел./факс +7 (4152) 42-09-00

магазин

«Специалист»

Спецодежда
и хоз. инвентарь

г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Пограничная, 33/1

Тел./факс: (4152) 46-84-22, 42-61-63
E-mail: 468422@mail.ru

стр. 91

камчатское
ВРЕМЯ

КОМСОМЛЬСКАЯ
ПРАВ *ДА!*
на Камчатке

МК НА КАМЧАТКЕ
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ

Юридическая помощь в области морского права (административного и уголовного)



Адвокат НО «Коллегия адвокатов Камчатки» Сабиров Василий Фаатович более двенадцати лет оказывает юридическую помощь рыбопромышленным компаниям, капитанам морских транспортных и рыбопромышленных судов.

При необходимости адвокат осуществляет представление интересов и защиту юридических лиц и граждан в административных и следственных органах, судах по административным, уголовным, гражданским и арбитражным делам.

Специализация – оказание юридической помощи в области рыболовного, морского, природоохранного и пограничного права, в том числе по вопросам рационального использования и охраны водных биологических ресурсов, возмещения ущерба, причиненного природным ресурсам промысловой деятельностью, уничтожением, выловом водных биоресурсов, загрязнением окружающей природной среды, в т. ч. в результате морских аварий либо иных происшествий с морскими судами и прибрежными объектами.

Если вам необходима юридическая помощь, вы можете обратиться к адвокату В. Ф. Сабирову, позвонив по телефону 8-902-463-02-65.



Тел./факс (4152) 227-143,
сот./тел: 8-902-463-0265

683031,
г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Бохняка, д. 2, кв. 69

sks69@mail.kamchatka.ru



ООО «Рыболовная артель «Народы Севера»

Основной деятельностью является прибрежное и промышленное рыболовство, а также рыбопереработка донных и лососёвых водных биологических ресурсов.



Юридический адрес: 684102, Россия, Камчатский край, Усть-Большеречский район, п. Октябрьский, ул. Советская, 1
Почтовый адрес: 683024, г. Петропавловск-Камчатский, пр. Рыбаков, 4 (1 этаж)
Тел.: 26-67-79, 26-68-27, факс 8 (4152) 26-88-11
E-mail: nar-severa@yandex.ru Сайт: www.narodysevera.ru



ООО «Большерецк»

Основной деятельностью является прибрежное и промышленное рыболовство, а также рыбопереработка донных и лососёвых водных биологических ресурсов.



Адрес: 684100, Камчатский край, Усть-Большеречский р-н, с. Усть-Большерецк, ул. Сутурина, 16
Почтовый адрес: 683023, г. Петропавловск-Камчатский, пр. Рыбаков, 4
Тел. 8 (4152) 26-68-27, факс 8 (4152) 26-88-11



ЗАО «Окленд»

Основной деятельностью является оказание транспортных услуг по перевозке груза и добыча ярусным способом.



Адрес: 683013, г. Петропавловск-Камчатский, Садовый пер.
Тел.: 26-67-79, 26-68-27, факс 8 (4152) 26-88-11



ООО «ПКРКЗ»

Основной деятельностью является прибрежное и промышленное рыболовство, а также рыбопереработка донных и лососёвых водных биологических ресурсов.



Юридический адрес: 683902, Камчатский край, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Читинская, 2
Почтовый адрес: 683902, Камчатский край, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Читинская, 2
Тел. 8 (4152) 26-68-27, факс 8 (4152) 26-88-11

Форум «Камлайф»

Общие темы, обсуждаемые на форуме

- Отечественное судостроение (рыбопромысловый флот)
- Стоимость современных рыболовных судов
- Авачинская бухта
- Маяки
- Новое здание морвокзала
- Путина
- Уловы минтая
- Красная икра
- Митинг экипажей камчатских ярусоловов
- Северный морской путь
- Международные стандарты добычи
- Соревнования по судомодельному спорту
- Мудрая позиция по дрейферу
- «Прибрежка»
- Рыболовные участки и краб
- Крабовое дело
- На 20 лет было определено около 450 морских и речных промышленных рыбопромысловых участков
- Морские грузопассажирские линии
- «Лучший по профессии»
- Техосмотр маломерных судов
- Открывается навигация для маломерных судов
- Ответственность за транспортировку и хранение браконьерской рыбопродукции
- Афера с арестованными судами
- Сеть рыбных магазинов
- В отношении главы Росрыболовства возбуждено уголовное дело
- Порт Петропавловска может стать хабом между Китаем и Европой
- Крупнейший в России рыбоперерабатывающий комплекс построят на Камчатке

Форум «Камлайф»

3 000 зарегистрированных пользователей оставили более 130 000 сообщений.

На форум можно зайти с любой точки мира, где есть сеть Интернет. Присоединяйтесь к нам!

Заходите через Яндекс, наберите в поиске «Камлайф» и любую тему

Раздел «Флот»

Путь: Форум «Камлайф» > Технические и прочие форумы > Космос, авиация, флот, бронетехника > Флот
или <http://forum.kamlife.ru/index.php?showforum=71>

Открытые темы на форуме

Предприятия и организации

«Акрос»
Океанрыбфлот
«Камчатимпэкс»
Камчатрыбпром
Колхоз имени В. И. Ленина
Дальневосточная утилизирующая компания
Петропавловская судовой верфь
Портпункт «Оссора»
Северо-Восточное морское пароходство (СВМП)
Камчатский центр системы мониторинга рыболовства и связи (ЦСМС)
Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС)
Яхтклуб

Гражданский флот

Траулер FV Margiris
Круизные лайнеры
Спасательное судно «Ростов Великий»
БАТМ
Батискаф АС-28
СТР «Аметист»
Плавучая АЭС
Универсальное спасательное судно с ледокольным классом
Паром «Капитан Драбкин»
«Сосновка-1», «Сосновка-2»
МРС-150
БМРТ «Йохан Келер»
и др.

Военно-Морской Флот

Атомный подводный ракетный крейсер «Омск»
Атомная подводная лодка проекта 971 «Братск»
База подводных лодок в п. Рыбачьем
Первый в России «Мистраль» поступит на вооружение камчатских военных
«Юрий Долгорукий»
Авианосцы
На Камчатке построят базу для ПСКРов
Подлодка «Нерпа»
и др.

Осуществляем общее материально-техническое снабжение

Сепараторы



СЦ-1,5 СЦ-3
Запчасти к сепараторам

Протекторная защита



ПКОА-1; ПКОА-3; ПКОА-4;
ПКОА-5; ПКОА-10



Расходные материалы



- Резина МБС от 1 мм до 6 мм
- Асботкань, асбокартон
- Паронит
- Набивка сальниковая
- Электроды
- Ветошь

Электрооборудование

Кабель



Также различные виды кабеля
в наличии и на заказ

Светильники



прикроватные

Прожекторы



Эл. лампочки



Эл. двигатели



Пускатели ПММ



Эл. нагреватели



Выключатели/переключатели



Розетки



Вилки



Фильтры



Запорная арматура



Приборы



Втулки капролоновые



Цветной металлопрокат



Насосы



Новости и события

- Андрей Крайний на Камчатке...9
- Конкурс «Лучший по профессии в рыбной отрасли»...10
- VIII Международный конгресс рыбаков...12
- Рейтинг рыбохозяйственных предприятий Камчатского края...14

Обзоры

- Севморпуть...16
- Петропавловск – порт-хаб...18
- Морвокзал...20
- Пассажирские перевозки...22
- Судходные каналы...24
- Авачинская бухта...26
- Территориальные воды...28

Порты

- ФГУ «Администрация морского порта П-Камчатский»...30
- Морской порт...33
- Портпункты...34

Государственные организации

- Камчатская таможня...36
- ГИМС...37

Нормативные документы

- Правила пользования маломерными судами на водных объектах...38
- Допуск судоводителей маломерного флота...39
- Технический надзор за маломерными судами...39
- ПДД на воде...40

Передовики

- Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина...42
- Фонд развития оленеводства и рыболовства...47

Продукция

- Общий вылов водных биоресурсов...46
- Прогноз ОДУ на 2014 год...48
- Инвестпроекты...52
- Разделка рыбы...56
- Маркировка консервов...57
- Продвигаем продукцию в сети...58
- Цены на морепродукты...59

Способы и орудия лова...60

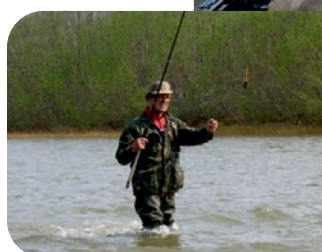
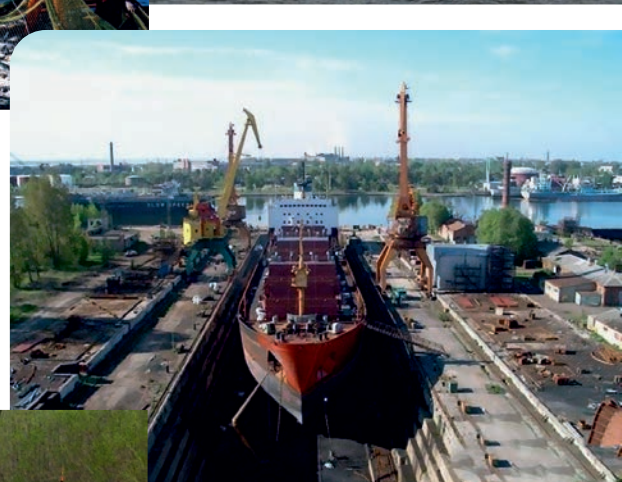
Судостроительство и судоремонт

- История банкротства крупнейших верфей...62
- Судостроительный завод «Звезда»...66
- Камчатские судовой верфи...68

Становление камчатского рыбопромыслового флота

- Первые БАТМы на Камчатке...71

Любительское и спортивное рыболовство...100



Типы рыбопромысловых судов

- Проекты современных судов...74
- РТМКС типа «Моонзунд»...76
- Траулер «Маргирис»...78
- БМРТ типа «Сотрудничество»...80
- БМРТ типа «Пулковский меридиан»...82
- БМРТ типа «Маяковский»...84
- СРТМ типа «Невельск»...86
- СЯМ типа «Антиас»...86
- СТР типа «Альпинист»...88
- СТР типа «Надёжный»...90
- РС типа РС-300...92
- МРТК типа «Балтика»...94
- МРС-80, 150, 225...96



За эти постперестроечные годы, особенно за последнее десятилетие, рыбная отрасль Камчатки развалилась настолько, что это видно невооружённым глазом: флот стареет, судоремонт, снабжение судов и обеспечивающие фирмы выглядят бедными родственниками по сравнению с их собратьями, например, в Санкт-Петербурге. С Камчатки уходят рыбные фирмы и платят налоги уже в других регионах. Но самое печальное, что квали-

фицированные кадры (штурманы, механики, технологи) переезжают на ПМЖ на материк и уже оттуда возвращаются на полуостров – работать, а часто и вообще не возвращаются.

Прибрежное рыболовство.

Если, например, рыбу доставлять на берег, это позволит дать дополнительный толчок развитию всей береговой инфраструктуры.

Конечно, в море рыбу перерабатывать выгоднее, но кому от этого польза? Камчадалам, нам с вами или **десятку** владельцев и топ-менеджеров добывающих фирм, нередко де-факто иностранных? Простой обработчик из-за того, что рыба не идёт на берег, только теряет.

Нас спасает то, что Камчатка богата ценными видами рыб.

И наша задача – не испортить нерестовые реки очередным газопроводом или добычей золота! Ну а от руководства региона хотелось бы не только декларативных заявлений... Давно пора перейти к конкретным действиям по восстановлению рыбной отрасли **для жителей Камчатки**.

Кажется немного странным, что в нашем, исконно рыбном краю до сих пор не было издано ни одного «рыбного» справочника. Наша редакция решила исправить это и выпустила первый Рыбопромысловый справочник Камчатки.

Оказывается, на полуострове много рыбных фирм, которые скрываются от всех и вся: они не то что рассказать о своей фирме не желают, у них даже табличек на дверях нет. Это наталкивает на мысль, что Камчатка от таких фирм недополучает, вполне возможно, они и налоги не полностью платят...

Ну да ладно, Рыбопромысловый справочник «Морское дело» не о них и не для них. Наш журнал для рыбаков, которые всю душу отдают своей профессии, хотят честно работать, развиваться и зарабатывать.

Надеюсь, наш первый шаг в систематизации информации по рыбной отрасли станет успешным и будет полезен вам, наши дорогие читатели.

Выражаю благодарность всем участникам проекта.

Отзывы и пожелания присылайте на почту: kamlife@mail.ru

С уважением, главный редактор Андрей Боровиков

Первый Рыбопромысловый справочник Камчатки посвящается памяти штурмана дальнего плавания Боровикова Владимира Яковлевича



(1952–2006)

ПКМУ (1969–1974)

Фото с Доски почёта
УКК «Камчатрыбпром»,
приказ № 38 от 28.04.79

Над выпуском работали:

Андрей Боровиков
Главный редактор

Антон Яннаев
Дизайн и вёрстка

Алёна Негуляева
Корректура

Алексей Гончаров
Мария Кугук
Отдел рекламы

Адрес редакции:
ул. Советская, 50. Тел. 300-444

<p>ТАКСИ</p> <p>«Вояж»: 22-33-33 «Колобок»: 32-32-00</p> <p>Елизово: 7-37-37, 7-15-15, 8-909-833-37-37</p>	<p>ДОСТАВКА ПРОДУКТОВ</p> <p>Гастроном № 5: 460-000</p> <p>«Макс-Пицца»: 482-100</p> <p>«Планета-Пицца»: 230-368</p> <p>Пицца «Везувий»: 222-505</p>	<p>КИНОТЕАТРЫ</p> <p>«Октябрьский» ул. Советская, 35 421-416 431-743 (заказ билетов) (автоинформатор)</p> <p>«Планета» ул. Лукашевского, 5 230-667 266-180 (заказ билетов) (автоинформатор)</p>	<p>ЦИФРОВЫЕ КОММУНИКАЦИИ</p> <p>СКТВ, техподдержка: 300-111</p> <p>Ростелеком: 41-29-29</p> <p>«Интеркамсервис», техподдержка: 41-94-94</p>	<p>АЭРОПОРТ</p> <p>Автоответчик: 43-17-29</p> <p>Справочная: 300-729</p> <p>Диспетчер: 8 (41531) 99-3-42</p> <p>Грузовой терминал: 99-9-58</p> <p>Вет. инспекция: 99-7-75</p>	<p>ДЕЖУРНЫЕ СЛУЖБЫ</p> <p>Дежурный по краевой администрации: 41-20-96, 41-20-91</p> <p>Прокуратура города: 49-30-60</p>
<p>ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО Север ДВ</p> <p>Новости Магадана Новости Дальнего Востока Новости Камчатки</p> <p>www.severdv.ru</p>	<p>АВТО РАДИО КАМЧАТКА</p> <p>Прямой эфир: 411-045 Рекламный отдел: 230-563 Служба новостей: 233-422 СМС-портал: 46-47</p> <p>ул. Лукашевского, 5</p>	<p>Полуостров Камчатка Электронная летопись Камчатского края</p> <p>Ежедневная деловая интернет-газета</p> <p>www.poluostrov-kamchatka.ru</p>	<p>KAMCHATKA LIVE</p> <p>Интернет-Радиостанция Kamchatka LIVE!</p> <p>Подключиться легко, слушать — приятно! (трафик для всех провайдеров Камчатки не тарифицируется) http://kamchatkalive.ru</p>	<p>MIR41SU</p> <p>ЗАХОДИТЕ РАЗМЕНАЙТЕСЬ ОБЩАЙТЕСЬ</p>	<p>ДЕЖУРНЫЕ СЛУЖБЫ</p> <p>Полиция: 02 Дежурный УВД: 42-44-01 - город 27-11-02 - край</p> <p>Дежурный управления ФСБ: 41-28-89</p> <p>Спецприёмник: 42-48-65</p>

НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЯ

Руководитель ООО «Соболь» Валерий Мазур награждён медалью ордена «За заслуги перед Отечеством». В ближайшее время другие представители рыбного хозяйства будут также удостоены государственных наград.

Идея наградить камчатских рыбаков государственными наградами прозвучала в 2010 году, во время визита на Камчатку Владимира Путина, который в тот момент был председателем правительства. Её подсказал капитан траулера «Михаил Старицын» Евгений Садовников.

«Награждают артистов, спортсменов. А кого из рыбаков наградили за последние 10–15 лет правительственными наградами? Заслуженных людей у нас много...» – сказал капитан.

В. Путин посчитал эти слова справедливыми и попросил представить список заслуженных рыбаков Камчатки. Почти 3 года ушло на рассмотрение кандидатур и подготовку соответствующего указа президента. И вот первый результат – генеральному директору ООО «Соболь» Валерию Мазуру за многолетнюю добросовестную работу вручена медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. В ближайшее время другие его коллеги, которые имеют заслуги перед Камчатским краем, будут также удостоены государственных наград.



СУД УВЕЛИЧИЛ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ГИБЕЛЬ РЫБАКА С «АМЕТИСТА»

Суд удовлетворил просьбу об увеличении суммы морального вреда, который должен быть компенсирован родным члена экипажа СТР «Аметист». Родители погибшего рыбака получат по 1 млн рублей.

Напомним, что «Аметист», принадлежавший ФГУП «КамчатНИРО», затонул в Охотском море 11 февраля 2011 года.

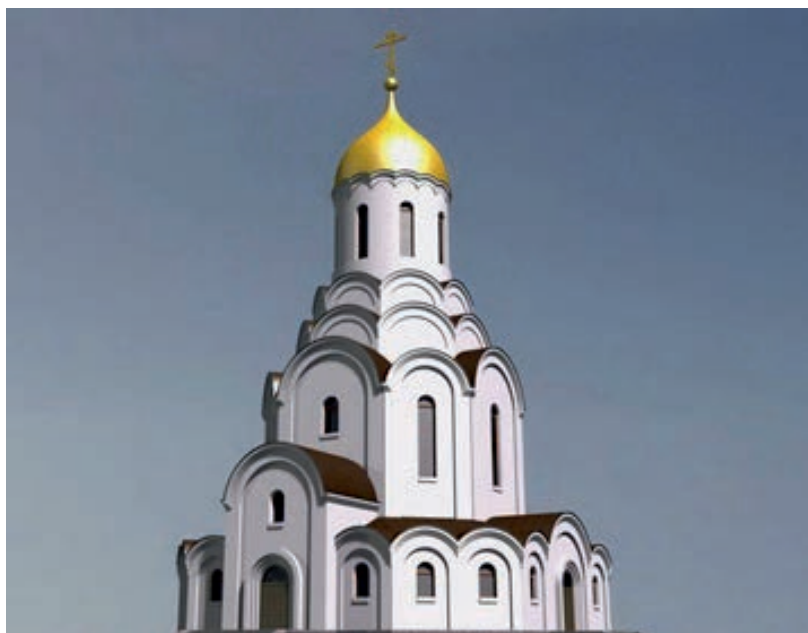
На его борту находились 23 члена экипажа. Никто из них не смог спастись. Впоследствии институт выплатил компенсации семьям рыбаков. Однако часть родственников считала, что им должен быть выплачен и моральный ущерб. Рассмотрение одного из таких исков завершилось постановлением суда взыскать с КамчатНИРО 500 тысяч рублей в пользу каждого из родителей погибшего рыбака. Это решение было обжаловано в судебную коллегия по гражданским делам краевого суда.

С учётом мнения прокурора суд апелляционной инстанции увеличил размер компенсации до 1 млн рублей каждому из родителей. Решение суда вступило в законную силу. Ранее институт в качестве возмещения морального вреда уже выплатил по решению Камчатского городского суда родственникам погибших членов экипажа 5 млн рублей. В апреле сообщалось, что Правительство РФ приняло решение о выделении в 2013 году бюджетных ассигнований для оказания единовременной материальной помощи семьям рыбаков с «Аметиста». Но когда эта помощь будет выплачена, пока точно не известно.



СТРОИТЕЛЬСТВО ХРАМА-ПАМЯТНИКА: ПОПЫТКА № 3

Идея такого памятника возникла ещё в 1990-х. Однако попытки начать его строительство на сопке Радиосвязи заканчивались неудачей по разным причинам, включая нехватку средств. По словам В. Галицына, деньги на памятник собирались дважды. В первый раз в 1999 году они исчезли в неизвестном направлении. Спустя 10 лет часть денег присвоил тогдашний руководитель Морского собрания.



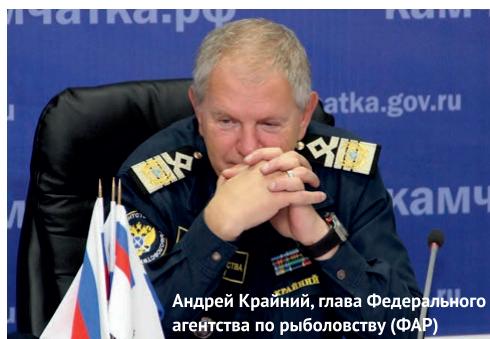
И вот опять объявлено о начале сбора пожертвований на строительство. В. Галицын подчёркивает, что прежние ошибки учтены. На этот раз создан специальный счёт, который определён православной епархией под конкретную цель – реализация проекта храма-памятника. Его реквизиты можно найти на сайте министерства рыбного хозяйства края.

Как сообщил министр, строить храм будут бесплатно послушники епархиального мужского монастыря, который стоит на сопке Радиосвязи. Однако на материалы требуются деньги. По предварительным оценкам, строительство храма обойдётся примерно в 40 млн рублей.

«Будет создана ревизионная комиссия, которая будет контролировать использование средств, а также информировать общественность о результатах работы, – сказал В. Галицын. – В начале июня, когда сойдёт снег, проведём процедуру закладки камня в основание будущего храма. После этого начнётся строительство».

«КВ», май 2013 г.

Андрей Крайний на Камчатке



Андрей Крайний, глава Федерального агентства по рыболовству (ФАР)

Рыболовная отрасль, по словам её первого руководителя, стабильно развивается и побила рекорды Советского Союза. Провальная для северо-востока Камчатки лососёвая путина была провальной только для рыбаков, а для истории – средне-статистической, с рекордными опять же

выловами по кете, кижучу и нерке. Рыбаков, оказывається, предупреждали, что на северо-востоке горбуши не будет, но они науке не поверили...

А наука говорит о том, что прошёл пик лососёвой (и не только!) удачи и начинается новое рыбацкое летоисчисление, когда уловы и по лососю, и по минтаю, и по корфо-карагинской сельди будут снижаться.

Но снижаться они будут постепенно и не в таких критических объёмах, как это случилось на северо-востоке (а вотто, что, а главное – почему случилось на северо-востоке, из длинного объяснения директора ТИНРО-центра Л. Н. Бочарова понять было сложно, если вообще можно было

что-то понять; выступление его камчатского коллеги О.М.Лапшина также не внесло никакой ясности в этот вопрос, а тем более не прояснило для рыбаков ситуацию с будущим промыслом лосося в этом районе).

Разговор свёлся к тому, что нужны дополнительные финансовые средства, чтобы ответить на этот и другие (не заданные науке) вопросы.

Но есть ли смысл тратить, если у науки (на примере дрейферного промысла) уже давно готов один и тот же ответ по принципу «Как скажете...»?

Текст и фото fishkamchatka.ru

13.09.2013

Дрейфер

Есть ещё два немаловажных вопроса, которые обсуждались, хоть они и не относятся напрямую к завершающейся путине.

Один из них касался дрейферного промысла. Всё, что происходит вокруг этого вида промысла, отметил глава Росрыболовства, инспирировано сенатором от Камчатки. Всем рассказывают о морских животных и чайках, которые гибнут в сетях. Но тогда надо запретить много чего. С точки зрения рыбацкой науки дрейфер – это наплавные сети. А ведь ими ловят не только красную рыбу – под ударом оказывается и Азово-Черноморский бассейн, и Северные Курилы. Человек по факту своего существования вредит природе, добывая полезные ископаемые, вылавливая рыбу, но это не значит, что некоторые виды рыболовства необходимо запрещать. При ярусном ловле морских обитателей гибнет не меньше. Надо к природе относиться рачительно.

Руководителя Росрыболовства поддержал и Олег Лапшин. По его мнению, антидрейферная кампания выгодна тем кругам, кто хотел бы, чтобы добываемый дрейферными сетями лосось не попал на определённые рынки. Андрей Крайний согласился с тем, что надо ограничивать дрейферные порядки, устанавливать отпугивающие устройства, но не нужно «вместе с водой выплёскивать и ребёнка».

КМНС

Немало внимания Андрей Крайний уделил и коренным народам Камчатки. На 2014 год они подали заявки на рекордный вылов 202 172 тонн рыбы и беспозвоночных (в том числе 46 070 тонн анадромных видов рыб и 3 154 тонн морских млекопитающих). 98 % населения Камчатки могут пострадать от того, что законодательство закрепляет за коренными народами свободный доступ к водным биоресурсам, считает Андрей Крайний.

Возникает много вопросов. Разве краб относится к традиционному промыслу? Разве 100 лет назад у коренных народов были сейнеры и тралы? На каждое физическое лицо в среднем по заявкам приходится по 40 тонн рыбы. Один человек столько рыбы просто не съест. Для личного потребления вполне достаточно от 40 до 250 кг. Значит, это не личное потребление, а бизнес? Из-за непомерных аппетитов коренных народов без улово-вов могут остаться рыбодобывающие предприятия, которые создают рабочие места, платят налоги.

Да, КМНС необходимо получить право свободного доступа к ресурсам. Но пусть это происходит в местах традиционного проживания, которые ещё предстоит определить. Петропавловск и даже Палана, по мнению главы Росрыболовства, в эту категорию попадать не должны. Пусть это будет стойбище, где рыбу для личных нужд будут добывать традиционными орудиями лова. Данную проблему нужно решать на уровне федерального законодательства, чтобы и промышленные предприятия, и коренные народы остались довольны.

rybak.com.ru

13.09.2013

Ежегодный краевой конкурс на звание «Лучший по профессии в рыбной отрасли»

Определены победители в ежегодном краевом конкурсе на звание «Лучший по профессии в рыбной отрасли» в 2013 году.

По итогам проведения ежегодного краевого конкурса на звание «Лучший по профессии в рыбной отрасли» определены победители в девяти из десяти номинаций конкурса:

- в номинации **«Лучший судоводитель рыбной отрасли»** – Будко Василий Владимирович, старший помощник капитана ОАО «Океанрыбфлот»;

- в номинации **«Лучший мастер добычи рыбной отрасли»** – Кнехт Оскар Вальтерович, помощник капитана по добыче ОАО «Океанрыбфлот»;

- в номинации **«Лучший технолог рыбной отрасли»** – Скрыбка Виталий Викторович, помощник капитана по производству ОАО «Океанрыбфлот»;

- в номинации **«Лучший судомеханик рыбной отрасли»** – Меркулов Юрий Анатольевич, старший механик ОАО «Океанрыбфлот»;

- в номинации **«Лучший рефмеханик рыбной отрасли»** – Слепченко Евгений Александрович, инженер рефрижераторных установок ООО «Восточный берег»;

- в номинации **«Лучший механик технологического оборудования»** – Орлов Александр Вячеславович, механик-наладчик технологического оборудования ОАО «Океанрыбфлот»;

- в номинации **«Лучший радиоэлектроник рыбной отрасли»** – Дровнин Александр Валентинович, помощник капитана по радиоэлектронике ОАО «Океанрыбфлот»;

- в номинации **«Лучший обработчик рыбной отрасли»** – Шумарин Фёдор Анатольевич, обработчик рыбы Рыболовецкого колхоза им. В.И.Ленина;

- в номинации **«Лучший ихтиолог»** – Высланко Сергей Александрович, ведущий ихтиолог ФГБУ «Севвострыбвод».

Награждение победителей и участников ежегодного краевого конкурса на звание «Лучший по профессии в рыбной отрасли»

состоялось 7 мая 2013 г. в Большом зале заседаний Правительства Камчатского края.

Участниками конкурса «Лучший по профессии» в рыбной отрасли в 2013 году стали:

- в номинации **«Лучший судоводитель рыбной отрасли»:**

- Булахов Сергей Владимирович, капитан МРС-150 ОАО «Колхоз им.Бекерева»;

- Круковский Александр Владимирович, капитан КЖ-350 ООО «Восточный берег»;

- Лысенко Сергей Алексеевич, старший помощник капитана ЗАО «Акрос»;

- Молчанов Владимир Иванович, помощник капитана КЖ-350 ООО «Восточный берег»;

- в номинации **«Лучший мастер добычи рыбной отрасли»:**

- Новиков Владимир Валентинович, бригадир рыбаков прибрежного лова ООО «Восточный берег»;

- в номинации **«Лучший технолог рыбной отрасли»:**

- Антипина Анжелика Владимировна, главный технолог ООО «Камчадалочка»;

- Бургац Татьяна Борисовна, старший мастер смены Рыболовецкого колхоза им. В.И.Ленина;

- Жигарев Роман Валентинович, заведующий производством рыбоперерабатывающего завода ООО «Восточный берег»;

- Запороцкий Сергей Сергеевич, заведующий производством рыбоперерабатывающего комплекса «Хайлюлинский» ОАО «Колхоз им.Бекерева»;

- Кисленко Андрей Александрович, мастер обработки ООО «Восточный берег»;

- Майбах Вероника Витальевна, мастер обработки Рыболовецкого колхоза им. В.И.Ленина;



- Сысоев Валерий Анатольевич, мастер обработки ООО «Восточный берег»;

- Чернев Ярослав Анатольевич, начальник производственного отдела ЗАО «Камчат-импэкс»;

- в номинации **«Лучший судомеханик рыбной отрасли»:**

- Галина Николай Борисович, старший механик МРС-150 ОАО «Колхоз им. Бекерева»;

- Григорьев Сергей Иванович, групповой механик ООО «Восточный берег»;

- Михайлов Игорь Викторович, старший механик БМРТ «Борис Трофименко» ЗАО «Акрос»;

- в номинации **«Лучший рефмеханик рыбной отрасли»:**

- Ларин Алексей Викторович, механик-наставник холодильных установок ООО «Рыболовецкая артель «Народы Севера»;

- в номинации **«Лучший механик технологического оборудования»:**

- Зубарев Александр Сергеевич, механик рыбоперерабатывающего завода ООО «Восточный берег»;

- Рыжов Анатолий Иванович, механик рыбоперерабатывающего завода ООО «Восточный берег»;

- в номинации **«Лучший обработчик рыбной отрасли»:**

- Мельникова Татьяна Петровна, обработчик рыбы Рыболовецкого колхоза им. В.И.Ленина;

- Петрова Татьяна Васильевна, обработчик рыбы Рыболовецкого колхоза им. В.И.Ленина;

- в номинации **«Лучший ихтиолог»:**

- Запорожец Олег Михайлович, ведущий научный сотрудник ФГПУ «КамчатНИРО»;

- Павлов Николай Николаевич, начальник отдела мониторинга состояния водных биоресурсов ФГБУ «Севвострыбвод»;

- Токмачёва Юлия Владимировна, ведущий ихтиолог рыбохозяйственных водоёмов отдела мониторинга состояния водных биоресурсов ФГБУ «Севвострыбвод».

Текст: kamchatka.gov.ru
Фото: rybvod.kamchatka.su
13.05.2013

Кадровое агентство «ПРОФОРИЕНТЦЕНТР»

*Подбор персонала для предприятий Камчатки
с 1997 года*



**Надёжность,
проверенная временем!**

Тел.: 43-42-30, 8-914-787-5174

Реклама – не роскошь, а двигатель торговли!

Всегда под рукой.

Рекламная газета

Камчатка.

12+

**Реклама лишней не бывает,
бывает дорогая реклама,
ТОЛЬКО НЕ У НАС!**

По вопросам размещения рекламы обращаться
по телефонам: 8-914-787-5425, 43-44-02
E-mail: smi-profc@yandex.ru

VIII Международный конгресс рыбаков

VIII Международный конгресс рыбаков начал свою работу 12 сентября. Открывая пленарное заседание, губернатор Приморского края Владимир Миклушевский отметил, что конгресс стал традиционной международной площадкой для обсуждения важнейших проблем отрасли. По его мнению, это мероприятие серьезно изменит рыбное хозяйство в России и повлияет на мировые процессы.

«Не могу не сказать, что в Приморье очень серьезно относятся к рыбохозяйственному комплексу, как к одной из важнейших отраслей экономики. Сегодня мы представим на ваш суд проект дальневосточного рыбного кластера, – обратился к участникам форума Владимир Миклушевский, – чтобы вместе с вами обсудить пути его создания».

Познакомил присутствовавших с концепцией будущего кластера вице-губернатор

Приморья Сергей Сидоренко. Работа над кластером ведётся в рамках поручения Президента РФ Владимира Путина. Помимо торгового и операционного сектора, инфраструктура кластера предусматривает сервисный, транспортный, складской сектора, цеха и производственные помещения, инженерную составляющую в виде электро-, водо- и газоснабжения, очистных сооружений, аварийной службы и службы связи, а также инфраструктуры по информационному обслуживанию.

Как сообщили Fishnews, программа конгресса предусматривает детальное обсуждение создания кластера в виде заседания специализированного круглого стола, поэтому от участников конгресса ждут конструктивных предложений.



Однако основной тематикой VIII Международного конгресса станут вопросы технического регулирования стран Таможенного союза. Международная конференция, посвящённая этой теме, работала на протяжении всего дня 13 сентября. Также на пленарном заседании прозвучало несколько докладов по различным аспектам технического регулирования.

www.b-port.com, 13.09.2013

Участники конгресса от Камчатки

Барабанов Сергей Анатольевич, генеральный директор ОАО «Озерновский РКЗ №55»
Волков Кирилл Сергеевич, исполнительный директор ОАО «ОРКЗ-55»
Волкова Евгения Евгеньевна, директор по отфрахтованию флота ЗАО «Трансвиндфлот»
Галицын Владимир Михайлович, заместитель председателя Правительства Камчатского края, министр рыбного хозяйства Камчатского края Правительства Камчатского края
Горлов Виктор Григорьевич, начальник ФГБУ «Севвострыбвод»
Дмитриев Александр Александрович, заместитель Общественного фонда возрождения развития оленеводства и рыболовства в Камчатском крае
Жмур Наталья Сергеевна, советник по экологии ФГУП «КамчатНИРО»
Калинин Валентин Викторович, президент Ассоциации рыбопромышленников Камчатки
Колпаков Юрий Иванович, директор ООО «Виктория»
Коростелёв Сергей Георгиевич, координатор Всемирного фонда природы
Красильников Сергей Юрьевич, исполнительный директор СРПК
Лабазина Ирина Владимировна, зам. генерального директора ООО «Технологический центр «Интехкам»
Лапшин Олег Михайлович, директор ФГУП «КамчатНИРО»
Рыбка Александр Владимирович, зам. генерального директора ООО «Юпитер фишериз»
Тимошенко Сергей Васильевич, председатель СРПК

Из выступлений на конгрессе

Георгий Мартынов, президент Ассоциации рыбопромышленных предприятий Приморского края, отметил, что с данной площадки Россия на весь мир заявила, что на Дальнем Востоке появится рыбопромышленный кластер: «Наше заявление напоминает ситуацию с газом, когда Европа его не получала. Нам пришлось строить газопровод в обход Украины. Сегодня мы говорим, что рыба пойдет не через Китай, а с нашего берега, это наша рыба. Это важно как для китайского рынка, европейского, так и для американского».

На пленарном заседании Международного конгресса рыбаков принял участие губернатор Приморского края Владимир Миклушевский. Глава региона добавил, что первоначальный проект рыбного кластера в Приморье будет представлен уже 18 сентября. Одной из важнейших задач кластера является повышение уровня переработки рыбы на берегу. В создании кластера принимает участие специально созданная рабочая группа, в которую входят представители всех регионов, эксперты в области рыбопереработки.

По мнению Германа Зверева, председателя Комиссии по рыбохозяйственному комплексу и аквакультуре РСПП, действующие государственные органы не способны оптимизировать работу компаний – их деятельность приводит к созданию больших административных барьеров: «Российская рыбная отрасль и без того опутана административными барьерами. 32 ведомства контролируют рыбодобывающие и рыбоперерабатывающие предприятия. Компания должна заполнить более 500 документов. Парадокс в том, что увеличение разрешительных документов не приводит к повышению качества. Именно этого должна избегать новая структура».

Также на конгрессе рассмотрели такие вопросы, как законодательное регулирование рыболовства на современном этапе, таможенное регулирование потоков рыбопродукции в Таможенном союзе.

deita.ru, 16.09.2013

Краевой рыбохозяйственный совет

Постановлением Правительства Камчатского края утверждено Положение о Камчатском рыбохозяйственном совете. Совет станет коллегиальным совещательным органом при Правительстве Камчатского края по вопросам рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов в регионе.

Совет создаётся для обеспечения наиболее тесного взаимодействия органов исполнительной власти с рыбопромышленниками. Решения совета будут носить рекомендательный характер для субъектов рыбохозяйственной деятельности.

Совет будет формироваться на основе предложений Законодательного собрания Камчатского края, научно-исследовательских, рыбохозяйственных организаций, общественных организаций, связанных с защитой интересов рыбохозяйственной отрасли, интересов коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ, проживающих в Камчатском крае, а также общественных организаций, связанных с охраной окружающей среды и биологического разнообразия.

Численный состав совета будет определяться таким образом, чтобы представители органов государственной власти Камчатского края, территориальных органов федеральных органов исполнительной власти по Камчатскому краю, а также учреждений и предприятий, находящихся в ведении Федерального агентства по рыболовству, составляли не менее половины списочного состава совета.

В работе совета в качестве приглашённых могут принимать участие представители органов местного самоуправления муниципальных образований в Камчатском крае, органов охраны природы, научных, рыбохозяйственных и других заинтересованных организаций.

Основные задачи совета:

- участие в разработке предложений по осуществлению государственной политики на территории Камчатского края в сфере рационального использования водных биологических ресурсов (ВБР), их исследования и изучения, охраны и воспроизводства;

- участие в разработке предложений по рациональному и эффективному освоению пользователями квот на вылов ВБР с целью максимального удовлетворения потребности населения Камчатского края в ВБР и продукции из ВБР, увеличению объёмов их реализации на территории региона и увеличению экономических показателей деятельности рыбохозяйственного комплекса Камчатского края;

- анализ допущенных рыбопромышленными предприятиями Камчатского края – пользователями ВБР нарушений Правил рыболовства и других нормативных правовых актов в области рыболовства и охраны ВБР, выработка предложений по их предупреждению;

- участие в разработке направлений инвестиционной политики, мероприятий по повышению привлекательности инвестиционных проектов рыбохозяйственного комплекса Камчатского края для российских и иностранных инвесторов.

fishkamchatka.ru
17.06.2009

Ассоциация добытчиков минтая – иностранный агент?

ФАС вновь начала расследование по факту незаконного промысла иностранными компаниями минтая в исключительной экономической зоне России на Дальнем Востоке. На этот раз расследование касается рыбодобывающих компаний из Южной Кореи. И опять в центре скандала оказалась Ассоциация добытчиков минтая.

О проблемах рыбной отрасли Дальнего Востока неоднократно высказывался директор Центра изучения новых вызовов и угроз национальной безопасности Александр Сухаренко: «Рыбохозяйственная отрасль России на сегодняшний день имеет ряд острых проблем, которые являются тормозом её развития. Одной из них является экспортно-сырьевая направленность, она делает зависимым Дальний Восток России от приграничных государств, прежде всего Китая и Японии. Властям пока не удалось преодолеть ярко выраженную сырьевую направленность дальневосточного рыбного экспорта. Это делает Дальний Восток зависимым от приграничных государств, прежде всего от Китая и Японии. Вступление России в ВТО даёт

возможность избавиться от такой зависимости. Установление партнёрских отношений дальневосточных регионов с сопредельными государствами и снижение объёмов экспортируемого сырья потребуют от властей решения наболевших проблем, включая браконьерство и контрабанду».

Вот как об этом писали электронные СМИ (<http://www.debri-dv.ru/article/7074>):

«Участников рыбного рынка заподозрили в создании «минтаевого картеля», который привёл к сокращению производства товара, созданию искусственного дефицита минтая и продукции из него, а также росту цен на всей территории России.

Основанием для возбуждения дела послужили результаты проведённых Управлением по борьбе с картелями ФАС России в период с мая по август 2012 года проверок Ассоциации добытчиков минтая и ряда входящих в нее компаний, занимающихся выловом минтая.

Основными доказательствами картеля послужили протоколы собраний Ассо-

циации добытчиков минтая. Кроме того, в качестве доказательств были использованы переписка между членами Ассоциации добытчиков минтая и их соглашения об объёмах добычи минтая и производства продуктов из него (икра минтая, филе минтая, минтай б/г, рыбная мука и др.).

- Участники картеля обсуждали условия и цены реализации, подписывали соглашения между предприятиями – членами ассоциации и этими действиями создавали искусственный дефицит минтая и продукции из него. Это сказалось на цене на рыбу, – комментирует начальник Управления по борьбе с картелями ФАС России Александр Кинев.

Теперь выясняется, что Россия практически не обладает минтаем, все квоты на эту рыбу распределены между якобы российскими компаниями, которые на самом деле принадлежат иностранным владельцам.

nik-aleks.livejournal.com
23.08.2013

Рейтинг социально-экономического развития рыбохозяйственных предприятий Камчатского края

По результатам работы предприятий рыбохозяйственного комплекса Камчатского края на основании полученных данных проведена рейтинговая оценка 40 крупных и средних предприятий, основным видом деятельности которых является вылов рыбы и водных биоресурсов, переработка и консервирование рыбо- и морепродуктов, доля которых в общем объёме предприятий рыбохозяйственного комплекса составляет: по вылову – 79 %, по выручке – 74 %, по уплате налогов и взносов во внебюджетные фонды – 73 %.

Для проведения рейтинга использованы следующие относительные показатели:

- среднесписочная численность работников;
- средняя заработная плата;
- доля в общем объёме полученного дохода;
- объём производства на одну условную тонну вылова;
- объём производства на одного работающего;
- сумма уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды на одну условную тонну вылова;
- сумма уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды на одного работающего;
- сумма уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды на один рубль полученного дохода;
- доля вылова в общем объёме вылова в условных тоннах.

В общей сумме мест по результатам работы за 2011 год по всем показателям, участвующим в рейтинговой оценке, лидирующие места среди предприятий рыбной отрасли Камчатского края заняли:

-ЗАО «Акрос»

1-е место (87 баллов) с показателями:

- доли в общем объёме вылова 8,03 % (2-е место);
- доля в общем объёме полученного дохода 6,4 % (2-е место);
- доля в общем объёме уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды 12,69 % (2-е место).

-Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина

2-е место (95 баллов) с показателями:

- доли в общем объёме вылова 6,99 % (3-е место);
- доля в общем объёме полученного дохода 5,54 % (4-е место);
- доля в общем объёме уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды 9,6 % (3-е место).

-ОАО «Океанрыбфлот»

3-е место (108 баллов) с показателями:

- доли в общем объёме вылова 15,08 % (1-е место);
- доля в общем объёме полученного дохода 11,15 % (1-е место);
- доля в общем объёме уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды 13,96 % (1-е место).

-ОАО «Колхоз им. Бекерева»

4-е место (124 балла) с показателями:

- доли в общем объёме вылова 4,28 % (5-е место);

- доля в общем объёме полученного дохода 4,54 % (11-е место);

- доля в общем объёме уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды 2,25 % (7-е место).

По показателю «Среднесписочная численность персонала» первые три места поделили между собой ОАО «Океанрыбфлот», ЗАО «Акрос», Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина. Данные показатели имеют немаловажное значение, так как развитие кадрового потенциала рыбохозяйственного комплекса является одной из основных задач долгосрочной краевой целевой программы «Развитие рыбохозяйственного комплекса Камчатского края на 2010–2012 годы».

По показателю «Средняя заработная плата» лидирующее 1-е место занимает ООО «Восточный берег» с долей в общем объёме вылова 2,67 %. На последнем месте – ООО «Роскамрыба» с долей вылова 0,47 %. Среди организаций рыбохозяйственного комплекса, участвующих в проведении данной рейтинговой оценки, показатель средней заработной платы колеблется от 61 тыс. руб. до 5 тыс. руб. с учётом сезонности работы рыбохозяйственных организаций.

По показателю «Объём производства на одну условную тонну вылова» лидирующие места занимает ООО «Корякморепродукт» – 1-е место, с долей в общем объёме вылова 1,55 %, ЗАО «Блаф» – 2-е место, с долей в общем объёме вылова 0,67 %, ЗАО «Хайрюзовский РКЗ» – 3-е место, с долей в общем объёме вылова 0,99 %. На последнем месте – ООО «УТФ» (доля вылова 2,50 %).

По показателю «Объём производства на одного работающего» на первом месте – ООО «Восточные промыслы» с долей в общем объёме вылова 1,55 %, на последнем – рыболовецкая артель ООО «Октябрьский рыбокомбинат» (доля вылова 0,46 %).

По показателю «Сумма уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды на одну условную тонну вылова» на первом месте – ООО РК «Лунтос» (доля вылова 0,44 %), на последнем – ООО «Восточные промыслы».

По показателю «Сумма уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды на одного работающего» лидирующие места заняли ЗАО «Акрос», Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина, ОАО «Океанрыбфлот».

По показателю «Сумма уплаченных налогов и взносов во внебюджетные фонды на один рубль выручки» места распределились таким образом: ООО РК «Лунтос» – 1-е место, ОАО «Корякрыба» – 2-е место (доля вылова 0,61 %), ОАО УТФ «Камчатка» – 3-е место (доля вылова – 0,86 %).

Из приведённого рейтинга видно, что организации, лидирующие по вылову ВБР по общему рейтингу мест, занимают лидирующие, но не первые позиции. Например: лидер по общей сумме мест ЗАО «Акрос» – 1-е место (87 баллов) в таблице рейтинга и 2-е место по

вылову. Однако по таким немаловажным показателям, как средняя заработная плата, – 5-е место в таблице рейтинга, а по уплате налогов на одного работающего – 9-е место, по уплате налогов на одну тонну вылова и уплате налогов на один рубль выручки, – 6-я позиция в таблице рейтинга.

ООО «Тымлатский рыбокомбинат», доля в общем объёме вылова в тоннах 5,71 % – 4-е место и 11-е место (163 балла) в таблице рейтинга. ООО «Восточный берег» – 6-е место по вылову в тоннах с долей в общем объёме вылова 2,67 %, занимает 13-е место (171 балл) в таблице рейтинга.

Следует обратить внимание, что далеко не у всех организаций отмечаются сопоставимые рейтинговые характеристики при сравнении определённого анализируемого критерия с показателем по общей сумме мест, а также друг с другом. Например: ООО РК «Лунтос», рыбохозяйственная организация, занимающая 12-е место в таблице рейтинга (165 баллов), имеющая долю в общем объёме вылова в тоннах 0,44 %, – 35-е место, занимает 4-е место по показателю «Уплата налогов и взносов во внебюджетные фонды» и лидирующие позиции (1-е место) по таким немаловажным показателям, как «Уплата налогов и взносов во внебюджетные фонды на одну условную тонну вылова» и «Уплата налогов и взносов во внебюджетные фонды на один рубль выручки». ООО «Восточные промыслы» с долей в общем объёме вылова в тоннах 1,55 % (15-е место) занимает 34-е место (306 баллов) в таблице рейтинга и лидирующее 1-е место по показателям «Объём производства на одного работающего» и «Уплата налогов и взносов во внебюджетные фонды на одного работающего».

Хотелось бы отметить, что в рамках реализации мероприятий долгосрочной краевой целевой программы «Развитие рыбохозяйственного комплекса Камчатского края на 2010–2012 годы» (далее – Программа), утверждённой постановлением Правительства Камчатского края от 20.11.2009 № 452-П, с помощью мер государственной поддержки в виде предоставления субсидий рыбохозяйственным организациям для возмещения части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам предприятиями – участниками Программы, занимающими лидирующие позиции в таблице рейтинга, на побережьях полуострова построено несколько современных заводов, нацеленных на выпуск высококачественной и рентабельной рыбной продукции, это заводы предприятий ООО «Тымлатский рыбокомбинат» – 11-е место в таблице рейтинга (163 балла), ОАО «Колхоз им. Бекерева» – 4-е место (124 балла), ООО «Корякморепродукт» – 5-е место (131 балл), ООО «Витязь-Авто» – 8-е место (149 баллов), ОАО «Озерновский РКЗ № 55» – 6-е место (131 балл), ООО «Восточный берег» – 13-е место (171 балл).

kamchatka.gov.ru 2012 г.

РЕЙТИНГ ПРЕДПРИЯТИЙ

Наименование предприятия	Вылов		Среднесписочная численность	Доход	Средняя заработная плата	Уплата налогов и взносов во внебюджетные фонды	Объём производства		Уплата налогов и взносов во внебюджетные фонды			Общая оценка деятельности	
	в тоннах	в условных тоннах					на одну условную тонну вылова	на одного работающего	на одну условную тонну вылова	на одного работающего	на один рубль выручки	Сумма мест (баллов)	Место в рейтинговой оценке
ЗАО «Акрос»	2	2	2	2	5	2	24	27	6	9	6	87	1
Производственный кооператив «Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина»	3	3	3	3	6	3	19	30	5	13	7	95	2
ОАО «Океанрыбфлот»	1	1	1	1	3	1	21	33	12	23	11	108	3
ОАО «Колхоз им. Бекерева»	5	5	8	8	4	7	14	6	27	11	29	124	4
ООО «Корякморепродукт»	16	16	15	15	11	10	1	7	9	10	21	131	5
ОАО «Озерновский РКЗ № 55»	13	8	4	4	13	8	7	11	16	21	26	131	6
ЗАО «Камчатимпэкс»	8	6	6	6	12	6	27	23	21	18	13	146	7
ООО «Витязь-Авто»	9	9	10	10	14	11	37	17	18	6	8	149	8
ООО «Устькамчатрыба»	18	12	9	9	22	12	10	14	11	17	18	152	9
ООО «Поллукс»	10	10	17	17	2	9	30	26	15	14	9	159	10
ООО «Тымлатский рыбокомбинат»	4	4	7	7	25	5	15	9	31	24	32	163	11
ООО РК «Лунтос»	35	18	12	12	7	4	34	36	1	5	1	165	12
ООО «Восточный берег»	6	7	29	29	1	15	13	4	29	7	31	171	13
ООО «Управление тралового флота»	7	11	23	23	9	17	11	5	28	12	30	176	14
Рыболовецкая артель «Колхоз «Красный труженик»	21	22	5	5	17	13	28	39	3	20	4	177	15
ООО «Блаф – Западный»	11	14	19	19	15	16	9	15	19	26	28	191	16
ЗАО «Блаф»	27	32	25	25	10	18	2	18	4	19	17	197	17
ОАО «Корякрыба»	30	23	28	28	8	14	32	31	2	4	2	202	18
Рыболовецкая артель «Колхоз «Ударник»	12	13	13	13	34	19	6	8	25	30	33	206	19
ОАО «Колхоз «Октябрь»	23	25	18	18	27	20	4	16	14	25	25	215	20
ООО «Апукинское»	29	27	22	22	21	21	5	20	10	28	24	229	21
ОАО «Камчатрыбпром»	17	17	11	11	16	22	33	34	26	32	14	233	22
ООО «Имлан»	26	33	30	30	20	24	25	29	13	15	10	255	23
ООО «Пелагиаль»	14	15	37	37	19	34	17	2	37	8	39	259	24
ЗАО «Хайрюзовский РКЗ»	22	24	20	20	36	27	3	19	23	37	34	265	25
ООО «Пымта»	19	19	14	14	23	26	29	37	30	38	19	268	26
ООО «Вывенское»	25	26	27	27	30	25	22	28	20	29	16	275	27
ООО «Дельфин»	32	34	21	21	29	29	8	24	17	33	27	275	28
ОАО «УТРФ-Камчатка»	24	28	38	38	26	33	40	13	33	2	3	278	29
ООО Артель «Народы Севера»	39	37	16	16	38	28	12	38	8	35	12	279	30
ООО «Октябрьский рыбокомбинат»	34	35	26	26	35	23	31	40	7	22	5	284	31
ООО «СВК»	20	20	33	33	24	31	16	10	34	34	35	290	32
РА «Пенжинская»	31	30	24	24	28	30	26	32	22	31	15	293	33
ООО «Восточные промыслы»	15	21	40	40	37	37	36	1	40	1	38	306	34
ООО «Ничира»	38	31	31	31	32	32	23	22	24	27	22	313	35
ООО «Сулой»	36	38	39	39	18	39	38	3	38	3	36	327	36
ООО «Азов»	37	39	34	34	33	36	35	12	32	16	20	328	37
ООО РА «Белореченск»	28	29	32	32	39	35	18	25	35	39	37	349	38
ООО «Роскамрыба»	33	36	36	36	40	40	20	21	39	40	40	381	39
ООО «Сокра-Флот»	40	40	35	35	31	38	39	35	36	36	23	388	40

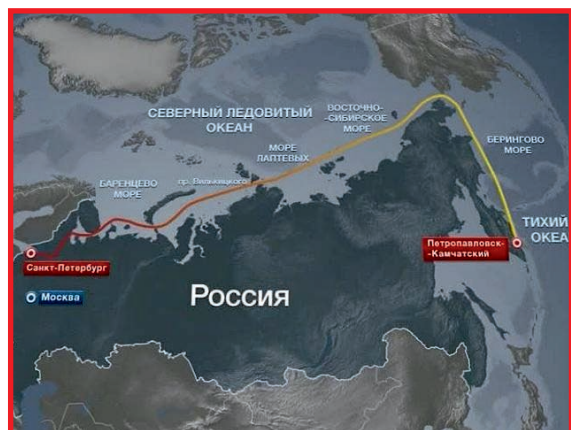
Бизнес-справочник

Контрольно-кассовая техника.....56
 Бюджет Петропавловска-Камчатского на 2013 г.....58
 Государственные торги.....62
 Полезные телефоны.....64
 Невыход на работу в пургу.....68
 Суд идет.....70
 Алкоголь.....72

Богатейшие люди России.....77
 Счет-фактура.....80
 Товарная накладная.....82
 Счет на оплату.....84
 Срок доставки грузов в порт ПК86
 Грузоперевозки.....87
 Предметный указатель.....90
 Юмор.....91



Берите севернее



Изменение климатических условий в Арктике в настоящее время приводит к усиленному таянию льдов и соответственно увеличению сроков навигации. Иначе говоря, доступность северного побережья России и северных морей постепенно увеличивается.

Развитие Северного морского пути имеет огромный потенциал.

Во-первых, это кратчайший путь из Азии в Европу и обратно. Если взять маршрут Йокогама – Роттердам, то расстояние между портами через Индийский океан составит 11,2 тыс. миль, а по Севморпути это расстояние сократится на 3,8 тыс. миль, а следовательно, экономия времени составит 11–12 дней.

Во-вторых, за счёт экономии времени происходит экономия топлива, а значит, снижается количество выбросов продуктов сжигания в атмосферу.

В-третьих, экономия на оплате прохода через Суэцкий канал (примерно 250 тыс. долларов) и на оплате судозаходов в иностранные порты на Южном пути.

В рамках проекта по развитию Северного морского пути предполагается:

- открытие арктических морских перевозок по линиям Северная Европа – Камчатка – Западное побережье Америки – Юго-Восточная Азия;
- объединение в одну компанию существующих, а в дальнейшем и строительство новых судов усиленного ледового класса для плавания по Северному морскому пути;
- развитие порта Петропавловск-Камчатский в качестве базового опорного порта на трассе Севморпути, предоставляющего услуги снабжения, бункеровки, судоремонта, технического и иного межрейсового обслуживания судов, а также учебно-технической базы морских кадров;
- создание в рамках особой экономической зоны свободного порта Петропавловск-Камчатский;
- привлечение российских и иностранных инвестиций;
- строительство новых портовых мощностей.

Как отметила в своём докладе менеджер департамента стратегического развития ООО «Транзит-ДВ», по оценкам экспертов, объём перевозок по СМП в навигацию 2011 года составит порядка шести миллионов тонн в восточном направлении и трёх миллионов тонн в западном. По информации ФГУП «Атомфлот», только по состоянию на сентябрь текущего года было подано 15 заявок на ледокольную проводку судов по Северному морскому пути в навигацию 2011 года.

Север ДВ
19.10.2010



– 11 237 км – 22 дня
– 23 700 км – 42 дня

ИСТОРИЯ

Доклад на РАТОП

Сентябрь 2010 г.

Министр инвестиций и развития предпринимательства Камчатского края Оксана Герасимова выступила с докладом на открытии 15-го ежегодного заседания Российско-Американского Тихоокеанского партнёрства (РАТОП), который проходит в г. Портленд, США.

Госссовет

На президиуме Госссовета под председательством Президента России, который проходил в Хабаровске.

...

Губернатора поддержал Президент России, который позднее на встрече с представителями дальневосточных СМИ заявил, что вопросы развития Севморпути сейчас рассматривают в Госдуме, меняется Кодекс морского мореплавания, а также будет создана специальная дирекция по этим направлениям.

Себестоимость рейса из Киркенеса в Иокогаму через Индийский океан

Расход топлива **\$ 1 млн**

44 дня
по 33 т в день по цене \$700 за тонну



Сухогруз 70 000 т

Стоимость фрахта **\$ 720 000**

48 дней
по \$ 15 000 в день

Плата за проход через Суэцкий канал

\$ 250 000

Плата за обслуживание в портах

\$ 250 000

Непредвиденные расходы
(буксировка в порту и др.)

\$ 50 000

Дополнительная страховая премия
по риску пиратства в Аденском заливе

\$ 110 000

Себестоимость рейса из Киркенеса в Иокогаму по Севморпути

Расход топлива **\$ 601 000**

26 дней
по 33 т в день по цене \$ 700 за тонну



Сухогруз 70 000 т

Стоимость фрахта **\$ 450 000**

48 дней
по \$ 15 000 в день

Плата за ледокольное сопровождение

\$ 375 000

Плата за обслуживание в портах

\$ 250 000

Непредвиденные расходы
(буксировка в порту и др.)

\$ 50 000

Дополнительная страховая премия
за прохождение по СМП

\$ 70 000

\$ 2 372 000

48 дней

\$ 1 795 000

30 дней

Начало, атомный флот!

Северный морской путь (СМП) был основан в 1931 г. в годы Великой Отечественной войны, когда по нему с востока на запад было проведено 130 конвоев. Именно поэтому после войны там появились советские атомоходы-ледоколы, атомные подводные лодки, научно-исследовательские базы, промышленные объекты, сильное судоходство и стратегический Северный флот.

Узаконить путь!

2009 г.

Северный морской путь должен связать Камчатку с центральной Россией. Об этом глава региона Алексей Кузьмицкий заявил на совещании с президентом Дмитрием Медведевым в Хабаровске. Губернатор Камчатки считает, что прямой морской путь позволит развивать экспорт рыбы и других ресурсов из края в центральные регионы страны. Перевозки с Дальнего Востока южным транспортным коридором слишком затратные. Поэтому нужно узаконить Северный морской путь, считает Алексей Кузьмицкий.

Экспериментальный рейс

Октябрь 2010 г.

Танкер «СКФ Балтика» дедвейтом 117 тыс. тонн, ледовый класс 1A Super (Arc5), принадлежащий группе компаний Совкомфлот, 6 сентября 2010 года в 11:45 по московскому времени ошвартовался в порту Нингбо (Китайская Народная Республика). Таким образом, успешно завершился рейс по транспортировке по трассам Северного морского пути 70 тысяч тонн газового конденсата компании ОАО «Новатэк» из портов Витино и Мурманска.

Общая продолжительность перехода от Мурманска до Нингбо составила около 22 суток, что даже с учётом экспериментального характера рейса почти вдвое быстрее традиционных маршрутов следования судов через Суэцкий канал. С 17 по 27 августа 2010 года танкер «СКФ Балтика» благополучно осуществил проход трассой Северного морского пути от мыса Желания (о. Новая Земля) до мыса Дежнёва, включая техническую остановку на рейде порта Пе-век, преодолев со средней скоростью 10 узлов около 2 500 морских миль.

Самостоятельный переход

13 октября 2010 г.

Ещё одно судно, уже четвёртое за нынешнюю навигацию, прошло Северным морским путём из Европы в АТР. Контейнеровоз «Мончегорск», принадлежащий компании «Норильский никель», 15 сентября вышел из порта Мурманск в рейс по маршруту Мурманск – Дудинка – Пусан – Шанхай. В настоящее время судно уже находится в Японском море на подходе к порту Пусан. Дизель-электроход «Мончегорск» – судно ледокольного типа, построенное специально для плавания в Арктике, поэтому переход по Северному морскому пути он совершил самостоятельно, без сопровождения ледоколов.

Север ДВ

Танкер-гигант

Август 2011 г.

Танкер «Владимир Тихонов» отправился в транзит под проводкой атомных ледоколов Росатомфлота. Танкер типоразмера «суэцмакс» дедвейтом более 162 тыс. тонн.

Впервые в истории танкер подобных размеров пройдёт по Севморпути. Для сравнения, все транзиты по ТСМП в этом году совершались танкерами дедвейтом не более 73 тыс. тонн, с грузом около 60 тыс. тонн.

Север ДВ

Дорогая ледокольная проводка

Июль 2012 г.

Предприятие «Атомфлот» согласилось снизить тарифы на проводку судов через льды, однако при этом выдвинуло другое условие – объём перевозки должен составлять не менее 100 тысяч тонн. Таких гарантий дать невозможно, заявили в пресс-службе Росрыболовства.

В 2011 году тариф составлял более тысячи рублей за тонну. В этом году предполагалось снизить его до 750 руб.

Авторадио

ПОРТ-ХАБ

2009 год, форум

«Экономические взаимоотношения России и Китая должны вывести на рынки третьих стран. Это открывает большие возможности для развития Дальнего Востока в целом и дальневосточных портов в частности. Это как раз то, о чём мы говорили 7 октября, открывая на Камчатке Северо-Восточное морское пароходство и обозначая перспективы создания порта-хаба в Петропавловске-Камчатском. Китай сегодня не просто заинтересован в торговле с Россией, он ищет выход на Европу. И взгляд его нацелен на северо-восток и на Северный морской путь. Это ещё раз подчёркивает, что программа, которую мы представили в Правительстве Камчатского края, имеет реальное будущее, поскольку базируется на потребности мировой экономики», – сказал Игорь Польшенко, генеральный директор компании «Группа «Транзит-ДВ», член Приморского политического совета «Единой России», на II Российско-китайском форуме.



Напомним, что 7 октября в Петропавловске-Камчатском в Правительстве Камчатского края прошла презентация Северо-восточного морского пароходства, входящего в состав холдинга «Группа «Транзит-ДВ». На ней был затронут вопрос развития Петропавловска-Камчатского в качестве порта-хаба, в связи со всё возрастающим значением развития Северного морского пути для мировой транспортной системы.

Север ДВ

Роль Камчатки

2010 год. Оксана Герасимова представила участникам РАТОП основные направления развития региона.

«Учитывая географическое положение, находясь на пересечении воздушных и морских трасс, **сегодня Камчатка приобретает межконтинентальное значение в мировой транспортной системе. Петропавловск-Камчатский – наиболее высокоширотный незамерзающий порт на восточном участке Северного морского пути, расположенный в центре освоения ресурсов Охотского моря и российского участка Тихого океана,** – отметила министр инвестиций и развития предпринимательства Камчатского края. – В сложившейся ситуации Камчатка способна взять на себя адекватную её потенциалу роль среди дальневосточных регионов, обеспечив тем самым динамично развивающиеся торгово-экономические связи России со странами АТР и Европы».

Она добавила, что в Петропавловске-Камчатском объективно сформированы предпосылки для создания мощной транспортно-логистической инфраструктуры с современными терминальными комплексами, центрами инновационного, сервисного и коммерчески-делового обслуживания.

Конференция

2010 год

Проект, получивший поддержку Правительства Камчатского края, по поручению губернатора Камчатки Алексея Кузьмицкого представил на конференции президент Группы компаний «Транзит-ДВ» Игорь Польшенко.

Проект вызвал неподдельный интерес у участников конференции, после доклада последовала оживлённая дискуссия. В ходе обсуждения инициативу Камчатского края по созданию порта-хаба в Петропавловске-Камчатском поддержали координатор проекта «Санкт-Петербург – морская столица России», член бюро высшего совета партии «Единая Россия» Артур Чилингаров и заместитель министра транспорта Виктор Олерский. Дальнейшим шагом должно стать включение предложений Камчатского края, которые представил Игорь Польшенко, в партийный проект «Единой России».



Альтернативное мнение

С форума «Камлайф»

Авто*ль**

А может, в Усть-Камчатске надо хаб строить?

S*nus**

Кстати, очень мудрое решение.

1. Ближе к северам.
2. Есть река.
3. Есть большие неосвоенные территории.

Тема на форуме

Зайдёт ли «Мончегорск» во время обратного пути по СМП в порт Петропавловска?

...Заход в Петропавловск-Камчатский в этом рейсе не планируется, поскольку судно обеспечено всем необходимым...

Север ДВ

Авто*ль**

А в наш порт он не зашёл и другие могут не зайти, так как передвигаться лучше без остановок, а насчёт хорошей ремонтной базы: это уже в далёком прошлом, и цены на снабжение у нас, наверное, одни из самых высоких в мире, имхо.

К*тин**

Согласен на 100 % И где у нас тут осталась хорошая ремонтная база? Фрезу давно похоронили, СРВ уже труп, а мехзавод такого объёма работ просто не вывезет.

Прошло два года... Предпосылки есть



**Почему же именно порт
Петропавловска должен
стать хабом
международного
значения?**

*Порт краевого центра
обладает следующими
преимуществами:*

- выгодное географическое расположение на пересечении торговых путей Азии, Северной Европы и Северной Америки;
- благоприятный климат;
- незамерзающий порт;
- удобная бухта.

Магадан тоже претендует

...По словам Романа Копина, губернатора Чукотского автономного округа, Певек является базовым портом на Севморпути и обеспечивает сегодня поставки грузов для наиболее развитой в промышленном отношении Западной Чукотки.

Также губернатор сообщил, что особое значение морпорта Певек для Чукотского АО и всей Российской Арктики в целом обусловлено наличием самых глубоководных причалов по всему Севморпути, наиболее высокомеханизированным оборудованием на протяжении всего СМП, расположением в центре промышленного золотодобывающего узла Чукотки, а также возможностью использования порта в интересах национальной безопасности в Арктике.

«Учитывая все эти факторы, считаем, что порт Певек как стратегический объект важной для государства транспортной магистрали заслуживает особого внимания со стороны федерального центра», – добавил Роман Копин.

rus-shipping.ru, 27.09.2011

Для сравнения – порт Гамбурга

Порт занимает 75 кв. км – это десятая часть территории города. Семь тысяч рейсов ежегодно во все страны мира – таков результат деятельности порта.

Порт Гамбурга – это более 300 причалов для океанских и морских судов. Длина причальной стенки 46 километров. В порту около 200 контейнерных перегружателей и кранов, часть из них оснащена программным обеспечением и информационными системами передачи данных. Также в порту достаточно техники для перевалки насыпных и навалочных грузов, в том числе около 30 погрузочных пневматических комплексов для зерновых грузов. Порт расположен в устье реки Эльбы и удалён от моря на 100 км, при этом он доступен для самых больших судов. Здесь свободно могут обрабатываться балкеры дедвейтом до 250 000 тонн. В начале 2003 года в порт Гамбург осуществили заход современные суда-контейнеровозы вместимостью 8 000 TEU. Безопасное судоходство на Эльбе в любое время суток и при любой видимости обеспечивают непрерывная цепь радиолокаторов и современная система навигации, створных знаков и ограждений вместе с буксирной и лоцманской службами порта.

Хотя судоходная компания Cosco лишь 40 % грузов направляет в Гамбург, остальные 60 % – в Роттердам.

lgroutes.com, 2.05.2013



Грузопоток

Госпожа Третьякова не стала претендовать на шахматные лавры, а скромно полагает, что нам нужно активно осваивать Северный морской путь и сокращать время преодоления морского пространства по сравнению с Южным путём с 33 до 20 суток. Хотя недавно заруливший к нам океанский паром «Георг Отс» одолел Северный морской путь как раз за 33 дня. Видимо, капитан паромов просто не знал, что госпожа Третьякова «нарезала» ему другую цифру. Вообще, комок умиления подкатывает к горлу, когда слушаешь, с какой страстной убеждёностью Ирина Александровна несёт свою «мухосранскую» тарабарщину. Она почему-то уверена, потенциальный грузопоток по Северному морскому пути составит 50 миллионов тонн грузов в год, то бишь в среднем ежемесячно сквозь полярные льды должны проскакивать около 90 судов водоизмещением в 50 тысяч тонн (в сутки – три судна). Если водоизмещение судов будет 25 тысяч тонн, то за месяц их должно пройти не менее 180. Суда водоизмещением в 50 тысяч и более тонн Камчатский морской порт принять не может, глубины не позволяют. Да и переварить такой огромный грузопоток он не может – не позволяет пропускная способность. Площади у морпорта ограничены, как и длина причальной стенки. Развиваться ему практически некуда. Строить новый порт в районе посёлка Авача дорого, и глубины там позволяют заходить судам водоизмещением не более трёх тысяч тонн. Для обслуживания такого количества судов на рейде потребуется строительство целого вспомогательного флота, углубление фарватера в гортле Авачинской губы. Т. е. как минимум два земснаряда должны постоянно работать на дноуглубительных работах. На весь Дальний Восток таких специализированных судов осталось всего два (одно в исправном состоянии).

Не буду утомлять читателя перечислением других проблем превращения скромной русской «перевалки» в большой английский «хаб». Только напомним, что ковш Авачинской губы, в первую очередь, служит военной кухне. Поэтому, когда выходят атомные подводные лодки либо иные боевые корабли, рейд для гражданских судов закрывается иногда на значительное время. Куда же тогда девать величавость непробиваемой некомпетентности госпожи Третьяковой, масштабную глупость её фантазий? Просто полный «хабздец»...

*Вячеслав Скалацкий
kamvesti.com, 8.11.2010*

Жизнь кипела



Фото vlastinet.7bb.ru

До конца 60-х годов ушедшего века Петропавловск-Камчатский в основном был связан с материком морским путём. Через морские врата осуществлялись почти все перевозки — грузовые и пассажирские. У причальной стенки жизнь кипела. Привокзальная площадь была местом, откуда начинались маршруты общественного транспорта по многим направлениям. Практически каждый горожанин знал не понаслышке, как про-

вожают пароходы. Случилось, что вместе с Советским Союзом рухнула и такая, казалось бы, мощная пассажирская артерия: по экономическим соображениям полностью прекратились морские пассажирские перевозки. Сегодня для жителей Камчатского края возобновление морского пассажирского сообщения — настоящая мечта! Всего 15–20 лет назад путешествие во Владивосток занимало несколько дней. Этой «дорогой» пользовались многие. Они с ностальгией вспоминают поездки во Владивосток на теплоходах «Русь», «Ильич» и «Советский Союз»! Был маршрут и на Сахалин (в Корсаков) на теплоходе. Он шёл вдоль Курильских островов, останавливался на рейде, высаживал пассажиров и брал на борт новых (в основном это были сезонники — рыбаки и рыбообработчики).

В здании морвокзала были размещены представительства многих организаций. Там находились и авиакассы, и трансAGENTство, и почтовое отделение, и, конечно, самый большой и престижный ресторан Петропавловска-Камчатского — «Океан». В этом ресторане знаменитый Михаил Шуфутинский играл на клавишах и пел песню «Если друг оказался вдруг». Между прочим, вернувшись из Америки, свое первое российское турне Шуфутинский начал с Петропавловска-Камчатского, дав два концерта: один в ресторане «Океан» — для своих, другой в драмтеатре — для всех.

kamtime.ru, 14.10.2010

Проект нового морвокзала

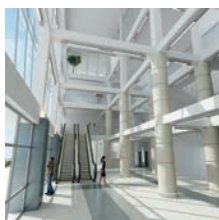


Фото: u-kon.ru

Морвокзал

Октябрь 2005 г.

Реконструкция здания морвокзала предусмотрена в Указе Президента РФ № 1227 от 21 октября 2005 года «О мерах по социально-экономическому развитию Камчатской области и Корякского автономного округа».

kamtime.ru, 14.10.2010

Сентябрь 2010 г. Снос старого здания

Снос старого здания морского вокзала в Петропавловске и строительство нового начнётся в следующем году. Такое решение было принято на встрече губернатора Алексея Кузьмицкого с руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта Александром Давыденко, сообщает пресс-служба регионального правительства. Предполагается, что деньги на проектирование нового здания будут заложены в федеральном бюджете 2010 года. Старое здание начнут сносить в августе, а разработка проектной документации и строительство нового здания должны закончиться в трёхлетний срок. На эту стройку в специальной программе предусмотрено полмиллиарда рублей.

От редакции: Интересно, построили бы морвокзал, если бы Кузьмицкий остался?

Сентябрь 2010 г. Объявлен конкурс

Его инициатором стал Росморречфлот, сообщили в Агентстве транспорта края. По техзаданию создатели проекта должны включить в комплекс морвокзала гостиницу для размещения пассажиров местных линий, зал ожидания, кассы, помещения для предприятий общественного питания, медпункт и административные помещения. В здании, кроме того, будут предусмотрены помещения для пункта пропуска через гос. границу с пропускной способностью 500 человек в час. Здесь разместятся пограничная и таможенная службы, Россельхознадзор, Россанэпиднадзор и другие органы. Добавлю, проект нужно разработать до конца этого года. Также до конца декабря должны снести старое здание морвокзала.

forum.kamlife.ru, 06.09.2010

Декабрь 2010 г. Стоимость возросла

Помимо этого, предусмотрено обеспечение центральной части города гостиницей туристического класса, создание универсального логистического центра по перевозке пассажиров различными видами транспорта, устройство локальных очистных сооружений сточных вод.

Требуемые инвестиции: 1,3 млрд руб.

Планируемый ввод в эксплуатацию: 2015 г.

Север ДВ, 06.12.2010

Ноябрь 2011 г. Предвыборная программа

Этот проект входит во Всероссийскую предвыборную программу партии «Единая Россия». Предполагается, что внутри здания будет гостиница для пассажиров... Общая стоимость строительства составит порядка 650 млн рублей, 500 из которых уже предусмотрены в федеральном бюджете. Строительство морвокзала – это первый шаг к возобновлению морских пассажирских перевозок между прибрежными сёлами на Камчатке. Уже в следующем году специально для нашего региона будет построено грузопассажирское судно. Депутаты-«единороссы», которые составляют парламентское большинство в заксобрании края, заложили на эти цели в краевом бюджете 272 миллиона руб.

Радио СВ, 16.11.2011

От редакции: Выборы прошли: ни судна, ни морвокзала, а деньги ушли...

Февраль 2012 г. Очередные обещания

Новое здание морского вокзала в Петропавловске начнут строить уже в этом году. Об этом заявил министр транспорта России Игорь Левитин на совещании, которое прошло накануне в правительстве региона. По его словам, вопрос о финансировании работ по возведению объекта уже решён. В общей сложности на строительство нового здания морвокзала будет направлено порядка 460 миллионов рублей.

Авторадио, 01.02.2012

Июнь 2012 г. Теперь глаза не мозолят



Строительство морского вокзала в Петропавловске начнётся уже в сентябре, об этом заявил начальник отдела дорожного хозяйства Минтранса края Михаил Цыплаков.

Сейчас завершаются проектирование объекта и гос. экспертиза. Одновременно начнётся реконструкция причалов морского порта, их сейсмоусиление и углубление дна, что позволит принимать большие суда, – добавил Цыплаков. Сейчас глубина пассажирского причала лишь 5,5 метра. Строение, которое мозолило глаза как камчатцам, так и гостям региона с начала 90-х, было снесено в конце 2010 года. Строительство нового вокзала должно было начаться в прошлом году в рамках программы «Социальное и экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года». Однако разработанный проект был отправлен на доработку.

Радио СВ, 05.06.2012

Июнь 2012 г. Заложили первый камень

Этого события ждали несколько лет, сначала долго решался вопрос с финансированием проекта, потом сносили старое здание, не могли найти подрядчика, но сейчас все проблемы уже решены, и большая стройка вскоре начнётся...



Фото: kamchat.info

Расчётная вместимость морского вокзала – 200 человек. Добавлю, что на все работы по строительству объекта отводится один год и два месяца.

Радио СВ, 14.12.2012

Июнь 2012 г. Нет разрешения

Подрядчиком на строительстве объекта является камчатская строительная компания ООО «Альтир», которая выиграла аукцион, объявленный Федеральным агентством морского и речного флота. Вице-президент компании Владислав Масло заявил РАИ «Камчатка-информ», что строители по графику должны были начать земляные работы с 1 марта. «Мы подготовили несколько бригад строителей, чтобы работы велись круглосуточно, – сказал представитель предприятия-подрядчика. – Но не можем начать работы из-за того, что у заказчика, как выяснилось, нет разрешения на строительство морвокзала»...

Радио СВ, 14.12.2012

От редакции: Получить разрешение не могут, т. к. проектировщик ОАО «Иркутскиипродор-НИИ» разработал проектную документацию за пределами границ выданного градостроительного плана. А смежные участки принадлежат другим собственникам.

Июнь 2012 г. Конкурс не состоялся

Первый конкурс на госконтракт признан несостоявшимся. Агентством морского и речного транспорта объявлен повторный конкурс. Ориентировочная стоимость строительства – в пределах 500 миллионов рублей, – сообщили в администрации Петропавловска. В проекте – здание из двух блоков, где будут расположены зал ожидания, ресторан на 50 мест... В мэрии подрядчику предлагают обустроить прилегающую к зданию территорию – около 1 гектара нужно будет заасфальтировать, высадить газоны и установить бордюры.

Радио СВ, 24.09.2012

Август 2012 г. Объявлен конкурс

Конкурс на его проектирование и возведение морского вокзала объявило Федеральное агентство морского и речного транспорта. Расчётная вместимость – 200 человек. Заявки на участие в тендере принимаются до 31 августа, а подведение итогов конкурса пройдёт 5 сентября в Москве. Добавлю, что на все работы по строительству нового морского вокзала в Петропавловске отводится один год и два месяца.

Авторадио, 06.08.2012

От редакции: Пропускная способность в два с лишним раза меньше, а стоимость та же...



Очередной проект, скорее – проект

Морвокзал



Фото «Камлайф» с выставки в роллердроме

Комментарии с форума «Камлайф»

М***БФ

Я вот вспоминаю: в 1982 году решил на каникулах прокатиться во Владивосток на пароходе, купил билет на «Приамурье», в двухместной каюте за 55 рублей. Во Владике пробыл дольше, чем собирался, и домой летел на самолёте, билет стоил 75 рублей. На самолёте: два с половиной часа – и дома. На корабле: четверо суток – и куча денег на еду в ресторане и в баре, зато три фильма в день показывали и вечером танцы, потом в каюту с девушкой. Днём на палубе в шезлонге загорали. До сих пор помню.

...

На сегодняшний день строительство не ведётся. ФГУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» заключило соглашение о расторжении государственного контракта с ООО «Альтир», по причине отзыва банком-гарантом своего гарантийного письма. Новая конкурсная документация на право выполнения работ по строительству проходит оценку и согласование.

krkk.pro, 09.08.2013

Морские пассажирские перевозки по Камчатскому краю

Правительство Камчатского края по поручению губернатора Алексея Кузьмицкого разрабатывает краевую целевую программу «Организация морских грузопассажирских линий по побережью Камчатского полуострова на 2010–2012 годы», сообщили РИА «Север ДВ» в пресс-службе губернатора и Правительства Камчатского края.

По данным Агентства транспорта Камчатского края, в соответствии с разрабатываемой программой на первом этапе для организации работы регулярных морских линий будет производиться субсидирование пассажирских перевозок, которые предполагается осуществлять имеющимися в регионе небольшими пассажирскими судами. Также, по данным агентства, ведутся переговоры с администрацией Сахалинской области в части привлечения теплохода «Гипанис» к пассажирским перевозкам по восточному побережью полуострова с периодичностью два раза в месяц.

На втором этапе реализации программы предполагается разработка проекта грузопассажирского судна вместимостью 60 чело-

век грузоподъемностью 150 тонн, исходя из особенностей эксплуатации в условиях региона.

На третьем этапе будут построены два грузопассажирских судна для организации морского грузопассажирского сообщения по восточному и западному побережьям полуострова.

Как полагают в Агентстве транспорта, реализация целевой программы позволит решить проблему транспортной доступности для жителей прибрежных поселков Камчатского края.

Помимо этого, в федеральную целевую программу «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» включены мероприятия по реконструкции портпунктов Палана, Усть-Хайрюзово, Манилы и строительство причала в сёлах Никольское и Тилички. Начало реализации вышеуказанных мероприятий запланировано на 2010–2013 годы.

Север ДВ, 28.05.2009

От редакции: Хотя Кузьмицкий многим и не нравился, но основные программы разработала *его* администрация...

Камчатку свяжут с Большой землей паромом



Судно будет курсировать между полуостровом, Приморьем и Сахалином. Планируется, что первый рейс паром совершит уже этой осенью. Организацию сообщения курируют приморские власти. Они заявили, что паром пригонят во Владивосток в ближайшее время с Балтийского моря. Между тем о том, сколько будет стоить билет на паром для одного человека, с какой регулярностью будет курсировать судно, – не сообщается. Добавлю, что пассажирское сообщение между Приморьем и Камчаткой существовало в советские годы. Добраться до Владивостока от нас можно было за 4–5 дней.

Радио 3, 09.04.2010

Первое грузопассажирское судно, специально построенное для Камчатки, может прийти на полуостров через год

На него по специальной программе организации перевозок власти потратят 300 миллионов рублей. Всего планируется построить два таких теплохода, рассчитанных на 50 пассажиров и 200 тонн груза. Они будут максимально адаптированы к условиям Камчатки, смогут заходить в любой из портпунктов, иметь неограниченный район плавания, соответствовать всем международным конвенциям. Первое судно в правительстве края рассчитывают получить уже в конце 2013 – начале 2014 года. Этот теплоход будет называться «Василий Завойко», в честь первого губернатора Камчатки. Добавлю, что пассажирские суда будут осуществлять регулярные перевозки вдоль восточного и западного побережий полуострова, доставлять людей и грузы в прибрежные посёлки.

Автораддио, 26.12.2012

Ущерб на сумму свыше 102 млн рублей

Владимир Силуков, занимавший в 2009–2011 годах должность руководителя Агентства транспорта Камчатского края, а позднее – министра транспорта и дорожного строительства, через своего родственника участвовал в управлении обществом с ограниченной ответственностью, осуществляющим предпринимательскую деятельность.



При этом Владимир Силуков использовал служебное положение для создания «своему» предприятие наиболее благоприятных условий, например, заключая с ним в приоритетном порядке выгодные государственные контракты.

Компания, в управлении которой участвовал Владимир Силуков, не без помощи чиновника в 2011 году выиграла госконтракт на строительство грузопассажирского судна. Следователи намерены в суде доказать, что этот контракт причинил бюджету Камчатского края крупный материальный ущерб на сумму свыше 102 миллионов рублей. С ноября 2011 года экс-чиновник Владимир Силуков находится под стражей.

corrypcii.net, 23.09.2013

РЫБАК КАМЧАТКИ

Тел.: 424-890, 424-194, 420-344

ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА «РЫБАК КАМЧАТКИ»

Старейшая газета полуострова, единственная рыбацкая газета в России.

Отсчёт своей жизни газета начала в марте далекого 1952 года, как орган политотдела и управления тралового флота «Главкамчатрыбпрома», выпускалась ограниченным тиражом и распространялась только среди работников управления.

С годами менялось лицо газеты, расширялась аудитория, увеличивался тираж. Тяжело прошли для газеты трудные 90-е годы прошлого века, но редакция сумела выстоять в непростое время перемен.

Сейчас «Рыбак Камчатки» выпускается тиражом 4 600 экземпляров на шестнадцати полосах в цвете. В газете преимущество отдаётся материалам о рыбаках, морях, предприятиях рыбной промышленности, потому что эта тема всегда для Камчатки была главной. В то же время, конечно, освещаются и другие значимые события, происходящие на полуострове.

Газета распространяется по всей Камчатке, и даже в самых далеких северных поселках знают о ней не понаслышке.

Также поддерживается обратная связь с читателями, где бы они ни были.

«Рыбак Камчатки» — газета для рыбаков и их семей.

В ОКТЯБРЬСКИЙ СНОВА МОЖНО ДОЕХАТЬ...

РЫБАК КАМЧАТКИ № 39 (5605)
Среда, 25 сентября 2013 г.
Газета выходит с марта 1952 г.

РЫБАКИ ОТБИЛИСЬ ОТ КОНКУРЕНТОВ
Добавить или изменить...
4 стр.

МАТЕРИАЛЬНАЯ ПОМОЩЬ СОБОЛЕВО
Материальную помощь...
8 стр.

НОВЫЙ МАРШРУТ «БЕРИНГИИ»
Снова на маршрут...
9 стр.

«Вестник»
Общество и Современный Ответственность

ПОГОДА

Суббота 28 сентября	Воскресенье 29 сентября	Понедельник 30 сентября	Вторник 1 октября
+4° +10° 750	+2° +12° 754	+2° +12° 755	+4° +11° 758

КУРС ВАЛЮТ НА 24.09.2013: USD — 31,9106; EUR — 43,2038; 100 JPY — 32,2668.

Главный редактор

Станислав Васильевич МАЛЫЙ

Телефоны:

главный редактор — 424-890;

ответственный секретарь — 423-671;

отдел рекламы — 420-344.

E-mail: rybakk1952@gmail.com,

rybak1952@yahoo.com

Сайт: www.rybak.com.ru.

Подписной индекс

51830

Суэцкий канал



Суэцкий канал соединяет Средиземное море с Индийским океаном через Красное море. Он расположен на одном из основных оживлённых международных морских путей, связывающих страны Европы со странами Среднего и Дальнего Востока, а также со странами Африки, Южной и Юго-Восточной Азии и с Австралией. Это наиболее оживлённый путь из Европы в Индию, Индокитай, Китай, Японию, Индонезию, Австралию и другие страны.

Общая длина канала около 173 км, в том числе длина собственно канала через Суэцкий перешеек – 161 км, морского канала по дну Средиземного моря – 9,2 км и Суэцкого залива – около 3 км. Ширина канала по зеркалу воды 120–150 м, по дну – 45–60 м. Глубина по фарватеру 12–13 м.

Суэцкий канал сокращает путь для судов европейских стран примерно от 3 500 до 6 000 миль и уменьшает транспортные расходы более чем на 60 % по сравнению с путём вокруг мыса Доброй Надежды.

Строительство Суэцкого канала продолжалось около 11 лет и было закончено в 1869 г.



Панамский канал



Панамский канал — судоходный канал, соединяющий Панамский залив Тихого океана с Карибским морем и Атлантическим океаном, расположен на Панамском перешейке на территории государства Панама. Длина — 81,6 км, в том числе 65,2 км по суше и 16,4 км по дну Панамской и Лимонской бухт (для прохода судов к глубокой воде).

Благодаря Панамскому каналу морской путь из Нью-Йорка в Сан-Франциско сократился с 22,5 тыс. км до 9,5 тыс. км.

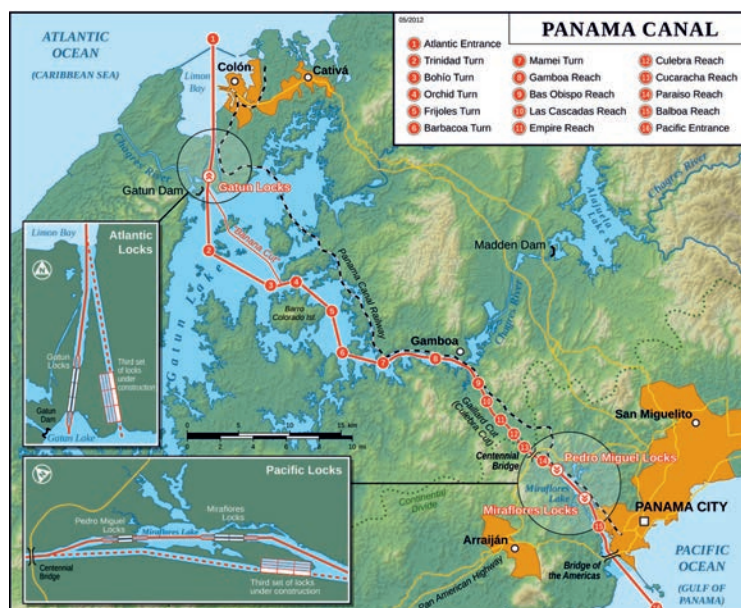
Панамский канал проходит по территории Панамы, но находится во владении США.

Первый пробный проход судна (океанского парохода) по нитке канала состоялся 15 августа 1914 г.

Максимальный размер судна, которое может пройти по Панамскому каналу, стал фактически стандартом в судостроении, получив название Panamax.

Проводка судов через Панамский канал осуществляется лоцманской службой Панамского канала. Среднее время прохода судна по каналу – 9 часов, минимальное – 4 часа 10 минут. Максимальная пропускная способность – 48 судов в сутки. Ежегодно через сооружения канала проходят около 17,5 тыс. судов, несущих более 203 млн тонн груза.

При проходе по Панамскому каналу управление судном полностью переходит к работникам сооружения. Капитан судна, длина которого превышает 20 метров, обязан передать управление лоцману. Сумма сбора с контейнеровозов рассчитывается в зависимости от их вместимости, выраженной в TEU (объём стандартного 20-футового контейнера). С 1 мая 2006 года ставка составляет \$ 49 за один TEU.



Сегодня суда размером Post-Panamax идут в обход канала, и Панама теряет миллионы долларов. Поэтому экономика этого государства зависит от его расширения. Правительством выделено 5 миллиардов долларов на осуществление проекта. Он заключается в строительстве по обеим сторонам Панамского канала новой шлюзовой системы и расширении старых шлюзов, способных вмещать суда размером Post-Panamax. Новый навигационный канал длиной 6 километров соединит Тихоокеанский шлюз с каналом Gaillard Cut.

В 2007 г. Панамское правительство объявило тендер на модернизацию канала. Его выиграл консорциум фирм, который возглавляет испанская строительная компания Sacyr Vallehermoso. В консорциум также входят итальянская фирма Impregilo, бельгийская Juan de Nul и панамская Constructora Urbana.

Работы по модернизации Панамского канала должны завершиться в 2014 г. – к 100-летней годовщине его открытия.

Проект стоимостью 3,118 млрд долларов предусматривает углубление дна и сооружение третьего каскада более широких шлюзов.

РИА «Новости»

Кильский канал

Кильский канал соединяет закрытое Балтийское море с открытым Северным морем. В отличие от Суэцкого и Панамского каналов Кильский канал расположен в стороне от основных мировых водных путей, и режим его должен обеспечивать в первую очередь безопасность прибалтийских государств.

Кильский канал был построен в 1895 г. главным образом в стратегических целях. Сооружение канала давало возможность Германии в любое время производить скрытное и быстрое передвижение своего военно-морского флота из Балтийского в Северное море и обратно.

Канал имеет также существенное экономическое значение.



Коринфский канал



Коринфский канал, прорытый в самой узкой части Коринфского перешейка, является национальным водным путём Греции, соединяющим Эгейское море с Патросским заливом и через него – с Ионическим и Адриатическим морями. Длина канала 6,3 км, ширина – 22 м, глубина – 8 м. Канал сокращает путь на 345 км для судов, следующих из Адриатического моря, и на 180 км – для судов, следующих из западной части Средиземного моря.

Никарагуа

У Панамского канала появится конкурент

Президент Никарагуа Даниэль Ортега подписал закон о строительстве через территорию страны канала, который будет соединять Тихий и Атлантический океаны.

На строительство этого грандиозного проекта предполагается потратить 20,35 млрд долларов. Правительство уже сейчас ведёт переговоры с возможными партнёрами: Россией, Бразилией, Венесуэлой, Японией, Южной Кореей.

Предполагается, что Никарагуа будет владеть 51 % акций предприятия, тогда как партнёр, который выиграет конкурс, – 49 %.

Новый канал планируется открыть как альтернативу Панамскому каналу.

Панамский канал на данный момент уже не справляется со всем объёмом грузоперевозок из-за того, что имеет ограничение по параметрам судов.

Изначально США планировали построить канал не через Панаму, а через Никарагуа, но извержение вулкана помешало им осуществить эту идею.



Канал будет прорыт из тихоокеанского порта Брито через озеро Никарагуа в карибский порт Блуфилдс. Строительство начнётся в декабре 2014 года и завершится в рекордные сроки – спустя пять лет. Проект обойдётся инвесторам не менее чем в 40 миллиардов долларов.

За концессию созданная им компания HKND Group будет платить Никарагуа около 10 миллионов долларов в год.

Власти Никарагуа уверены: реализация идеи, которую высказывали ещё испанские колонизаторы в XVI веке, станет для экономики страны спасением. После открытия канала на него будет приходиться 4–5 % всех мировых грузоперевозок.

И хотя открытый ещё в 1920 году Панамский канал активно модернизируется, у никарагуанского маршрута будет одно неоспоримое преимущество: им смогут пользоваться нефтяные супертанкеры грузоподъёмностью 400 тысяч тонн, притом, что максимумом для Панамского канала даже после расширения будет 150 тысяч тонн.

Впрочем, не все в Никарагуа довольны проектом. Экологи предупреждают о разрушении экосистемы крупнейшего пресноводного озера, через которое пройдёт маршрут судов. Возмущаются и живущие на его берегах индейцы.

wikipedia.org

Авачинская бухта

Металлолом

По данным контролирующих органов, в акватории бухты насчитывается 73 затонувших и брошенных судна различного водоизмещения общим весом около 260 тыс. тонн. Большая часть из них (59 судов) ранее принадлежали частям ВМФ. По данным командования Войск и Сил на северо-востоке РФ, все затонувшие военные суда были проданы как лом и сейчас имеют собственников, зарегистрированных как в Камчатском крае, так и в других регионах России. Собственники, как правило, срезали только надводную часть судна, а основную часть корпуса бросали или затапливали.

Север ДВ, 19.03.2009

2 млрд на очистку

Масштабные работы по очистке дна Авачинской бухты, подъёму затопленных кораблей и машин, начнутся в следующем году.

На это потратят почти два миллиарда рублей, но деньгами поможет федеральный бюджет, так как проект вошёл в программу ликвидации накопленного экологического ущерба, сообщил министр природных ресурсов Камчатки Василий Прийдун. По его словам, всего Москвой одобрены три региональных проекта. Помимо очистки Авачинской бухты, в перечень вошли строительство полигонов промышленных и бытовых отходов в Вилучинске и рекультивация нарушенных земель. В общей сложности на реализацию всех мероприятий планируется потратить 2 миллиарда 76 миллионов рублей из федерального и краевого бюджетов.

Авторадио, 06.06.2013

Управление движением судов в бухте

В стратегии развития транспортной инфраструктуры в камчатском крае до 2025 года, на 2014-2015 гг. на проектирование и строительство системы управления движением судов на акватории Авачинской бухты 640 млн.р.



Сточные воды

А тем временем основная масса сточных вод сливается в бухту без всякой очистки.

По мнению прокурора, отведение сточных вод в указанных районах уже на протяжении многих лет осуществляется без надлежащей очистки и обезвреживания, что приводит к ежедневному загрязнению водных объектов и является фактором риска распространения возбудителей инфекций. Действующим законодательством запрещён сброс в водные объекты сточных вод, не подвергшихся санитарной очистке и обезвреживанию.

Прокурорская проверка показала, что в течение последних 5 лет действия администрации города сведены к выражению намерений путём принятия целевых и инвестиционных программ, которые в дальнейшем отменялись или продлевались с отсрочкой исполнения конкретных мероприятий на неопределённый срок. В связи с бездействием администрации природоохранный прокурор направил иск в суд, который удовлетворил требования, предъявленные в защиту конституционных прав граждан на благоприятную окружающую среду.

Авторадио, 22.04.2013

Справка «Камлайф»:

Авачинская губа – внутренний водоём длиной 24 км, шириной по параллели 12 км, средней глубиной 18 м (максимальная глубина – 28 м). Общая площадь поверхности водного зеркала превышает 215 кв. км.

В рыбохозяйственном отношении Авачинская губа имеет особо ценное значение как место нагула и миграционных путей лососёвых видов рыб и является водоёмом первой и высшей категории.



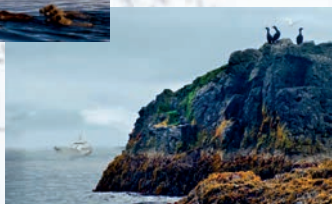
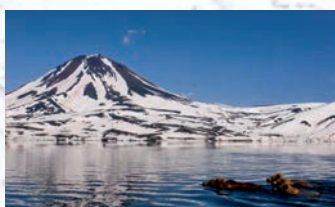
Фото: rybvod.kamchatka.su



ОООО «Восток Тур»

Осуществляем доставку:

- экипажей (открытая, закрытая граница)
- снабжения в районы промысла



Морские путешествия на теплоходе «Афина»

24 пассажирских места

Острова: Три Брата, Старичков, Командорские
Курильские

Бухты: Тихая, Русская, Бечевинка, Вилючинская

По просьбе заказчика
возможно путешествие
в любую точку Мирового океана

Рыбалка, катание на надувных лодках,
дайвер, уха, морские деликатесы



г. Петропавловск-Камчатский, ул. Советская, 16, оф. 5
Тел. +7-924-781-9110
Тел./факс +7 (4152) 42-09-00
www.easttour.ru

*Мы не ищем
приключений для вас,
мы точно знаем,
где и как их найти!*

Воды бывают разные

Исключительная экономическая зона



Исключительная экономическая зона — район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, подпадающий под действие особого правового режима. Ширина его не может превышать 200 морских миль (370,4 км), отсчитываемых от исходных линий.

Нейтральные воды

Открытое море — морское пространство, расположенное за пределами территориальных, архипелажных и внутренних вод и исключительных экономических зон какого-либо государства и находящееся в свободном и равноправном пользовании всех государств в соответствии с принципами и нормами международного права. Иногда именуется международными или нейтральными водами, но этот термин не утвердился в международном праве.

Прилежащая зона

Прилежащая зона — это часть моря, шириной в 12 морских миль (22,2 километра), отсчитываемая от границы территориальных вод (или 24 мили, если отсчитывать от исходных линий). В этой зоне прибрежное государство обладает правом осуществлять контроль в целях предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных норм в пределах его территории или территориального моря или применять наказания за такие нарушения. Соответственно говорят о таможенной, фискальной, иммиграционной и санитарной зонах.

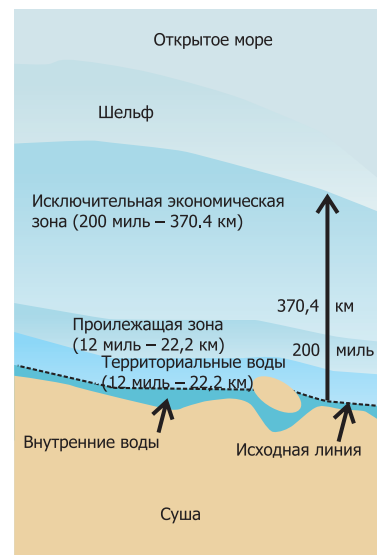
Территориальные воды — полоса моря (океана), прилегающая к берегу, находящемуся под суверенитетом прибрежного государства, или к его внутренним водам и составляющая часть государственной территории.

Отсчёт территориальных вод происходит от линии наибольшего отлива (если берег имеет спокойные очертания) либо от границ внутренних вод, либо от так называемых базисных линий (воображаемых прямых линий, соединяющих выступы берега в море, если побережье глубоко изрезано, извилисто или если вблизи берега есть цепь островов).

Международное право не допускает расширения территориальных вод за пределы 12 морских миль (22,2 км), однако некоторые государства в одностороннем порядке установили более широкие территориальные воды (например, Бразилия, Перу, Сьерра-Леоне, Уругвай, Эквадор и др.).

Осуществление иностранными судами морского промысла, гидрографических работ и исследований в территориальных водах большинства государств (при отсутствии специального соглашения) запрещается.

Источник: Конвенция ООН по морскому праву



Тресковая война



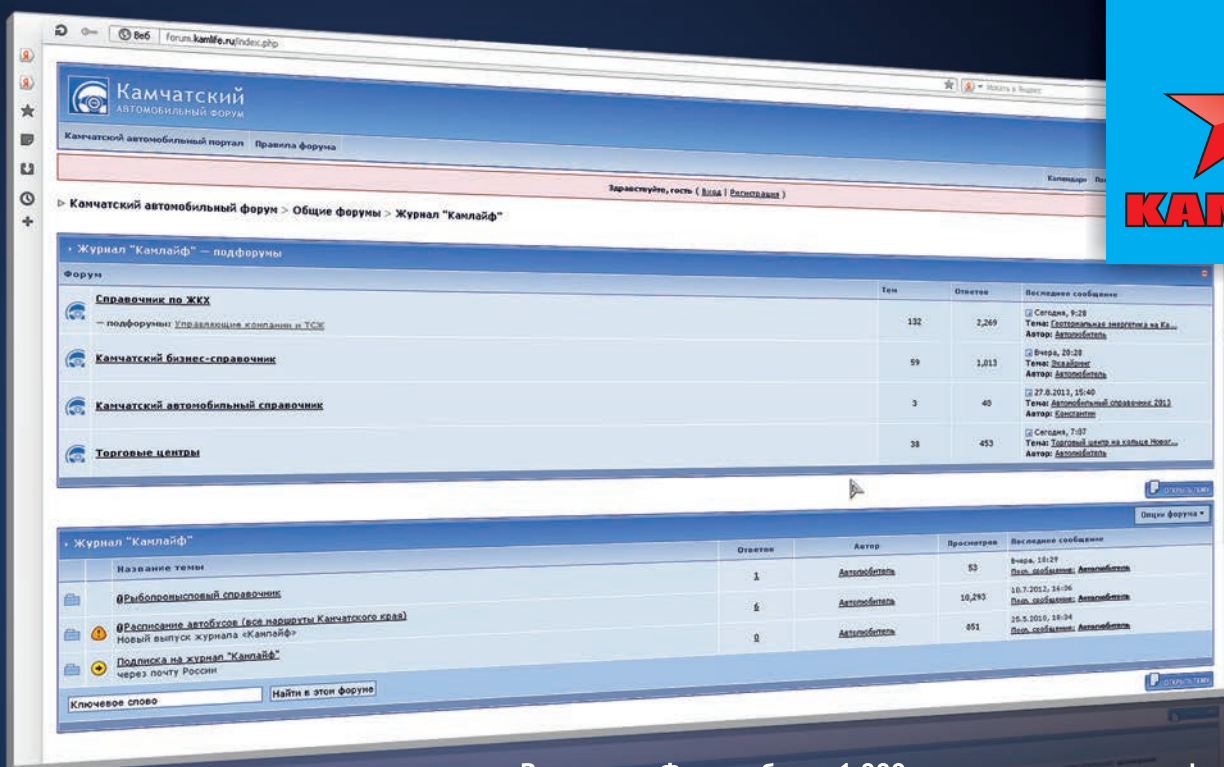
Тресковая война — дипломатический конфликт между Великобританией и Исландией в 1958—1976 годах, начавшийся из-за поэтапного введения Исландией режима исключительной экономической зоны в пределах двухсот миль вокруг острова. Британские рыбаки, занимавшиеся рыбным промыслом в исландских водах, ловили в основном треску, поэтому конфликт был назван «тресковой войной». Первая тресковая война 1958 года. Расширение исландской зоны с 4 до 12 морских миль. Вторая тресковая война 1972 года. Расширение исландской зоны с 12 до 50 морских миль. Третья тресковая война. В 1975 году закончилось действие соглашения по промышленному рыболовству между Исландией и Велико-

британией. После того как Исландия приняла решение о расширении своей исключительной экономической зоны до 200 морских миль, исландские вооружённые суда береговой охраны начали преследовать британские рыболовные суда. В ответ на это Лондон отправил к берегам Исландии три военных фрегата.

Исландцы объявили британских рыбаков браконьерами и закрыли для Великобритании все порты и аэродромы страны. После вмешательства посредника в лице организации НАТО, членами которой являлись обе страны, английские корабли покинули воды Исландии.

Однако конфликт продолжал нарастать. Британские рыбаки отказались покидать исландские воды, и у берегов Исландии вновь появились несколько кораблей военно-морских сил Соединённого Королевства. Тогда 19 февраля 1976 года Исландия разорвала дипломатические отношения с Великобританией. Но переговоры по урегулированию конфликта продолжались, и 30 мая того же года было подписано соглашение, по которому Великобритания признала границы исключительной экономической зоны Исландии. 3 июня дипотношения между двумя странами — членами НАТО были восстановлены.

ru.wikipedia.org



В разделе «Флот» – более 1 000 ответов от участников форума

На форуме «Камлайф» обсуждаются:

Арестованные суда

История 1

...уже по привычке *** попыталась снять очередные 770 тысяч рублей. Но в банке ей отказали в праве распоряжаться счётом ООО «Томариорус». Оказывается, накануне в своём офисе учредители компании Вячеслав *** и Сергей *** обнаружили конверт из УФССП со странным письмом...

История 2

Андрей *** незаконно передал конфискованные у браконьеров суда в пользование нескольким предприятиям, сообщает пресс-служба Следственного управления края. Там пояснили, что такие корабли либо выставляются на аукцион, либо уничтожаются...

Краб

...Преступное сообщество незаконно добыло более девяти миллионов килограммов сырца краба стоимостью около 58 млн долларов США. Краб добывался сверх установленных квот на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ...

Порт

...История 1

Переговоры о снижении цен на услуги Морского торгового порта начали проводить Ассоциация предприятий и предпринимателей Камчатки и администрация Морского торгового порта...

«Сегодня цены на услуги порта – предельно высокие. Но мы, наконец, вступили в переговоры с администрацией порта. Конечно, это очень непростой процесс. Думаю, переговоры будут тяжёлыми и длительными. Но мы не намерены прекращать их, пока не добьёмся оптимального решения»...

...История 2

Если контейнерный терминал появится на Моховой, то всем это только на руку. Это будет кратчайший путь доставки, и не надо будет перетягивать через весь город. А если ещё из морпорта перенести уголь на Моховую, вообще будет замечательно...

Сдай коррупционера

...Руководители сразу нескольких рыбодобывающих предприятий готовы заявить официально то, о чём все и так знают, – чиновники берут взятки. Все, кто работает в море, сталкиваются с поборами – они платят за морские участки, где ловят, к примеру, красную рыбу или краба, и за объём, квоту разрешённой им добычи...

Аварийно-карательная служба

...Сигнал с судна перестал поступать 14 октября. Это было зафиксировано Камчатским филиалом Центра системы мониторинга рыболовства и связи (ЦСМС), который обязан отслеживать работу ТСК судов в режиме реального времени.

Что же там предприняли? Ничего. Камчатский филиал ЦСМС более суток хранил молчание...

Меняют «прописку»

...рыбопромышленные предприятия уходят из субъекта, следовательно, снижается поступление налога в местный бюджет. Так, за 3 года «прописку» сменили 12 камчатских компаний, а за неполный 2012 год Камчатку покинули ещё 11 предпринимателей...

«Камлайф»
в социальных сетях



vk.com/club8296998



Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский



ФГУ «Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский»
683000, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Радиосвязи, 26/1
Телефон +7 (4152) 41-24-24;
Факс +7 (4152) 43-41-43
E-mail: mappk@mail.kamchatka.ru

Капитан морского порта
Анатолий Анатольевич Иванов
Тел. +7 (4152) 43-46-73

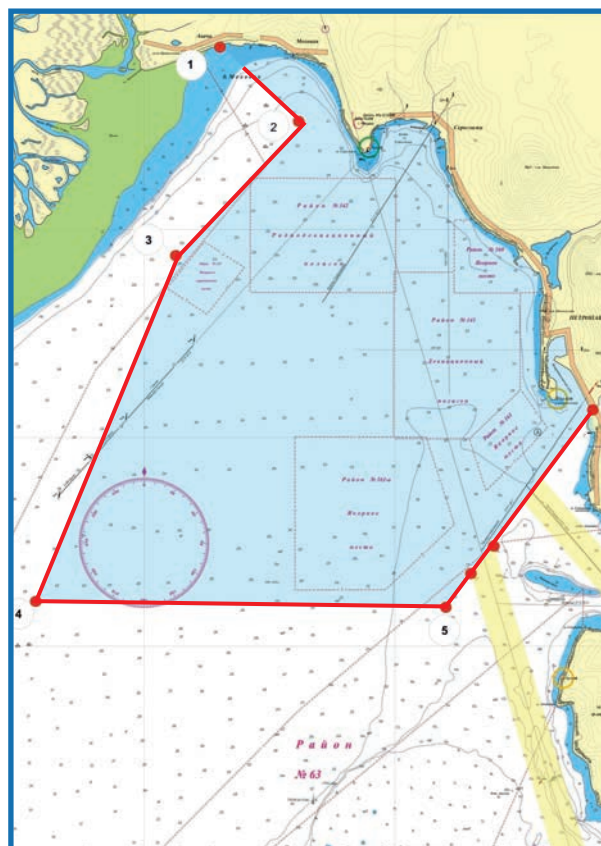
Государственное учреждение «Морская администрация порта Петропавловск-Камчатский» было создано 23 ноября 1994 года приказом Департамента морского транспорта от 23 ноября 1994 года № 71, на основании Постановления Совета Министров Правительства РФ от 17 декабря 1993 года № 1299 «Об организации управления морскими портами», в соответствии с Приказом министра транспорта РФ от 03 февраля 1994 года № 7 «Об учреждении морских администраций портов».

Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский является федеральным государственным учреждением (некоммерческой организацией), осуществляющим административно-властные полномочия в сфере государственного управления морскими (торговыми, специализированными и рыбными) портами, предусмотренные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами, а также функции по оказанию государственных услуг в сфере морского транспорта.

- Осуществляет регулирование движения судов в акватории порта и на подходах к нему
- Организует разработку и доведение до всеобщего сведения обязательных постановлений в морском порту
- Обеспечивает выдачу дипломов, квалификационных и специальных свидетельств, паспортов моряка
- Обеспечивает проверку судовых документов, дипломов квалификационных и специальных свидетельств
- Выдаёт разрешение на выход из порта

На 1 октября 2014 года в порту г. Петропавловска-Камчатского зарегистрировано:

1. Транспортных судов – 131
 2. Рыбопромысловых судов – 607
- В том числе:
- БМРТ – 28
 - СТР – 103
 - РС – 241
 - Прочие – 235
3. Маломерных судов – 1 230
- Общая численность – 1 968 судов



Приёмная, факс – 41-24-24
Гл. юрисконсульт – 43-46-22
Начальник службы МБ – 43-46-70
Ведущий специалист МКК – 43-41-54
Гл. бухгалтер – 43-46-23
Гл. экономист – 43-41-69
Регистрация судов (ведущий специалист) – 43-41-80
Дипломная группа – 43-46-64
Ст. специалист ОК – 43-42-76
Гос. инспектор порт. контроля – 42-13-26
Капитан – координатор СПЦ – 41-28-80
Отдел АСУ – 43-45-94



Автомонитор	Подробное освещение дорожной ситуации	Пн-Пт 15 и 45 минута часа
Бюро находок	Для тех, кто потерял или нашел	Пн-Чт в 11:50
Автоликбез	Автопрограмма	Пн-Пт в 14:50
Биржа труда	Для тех, кто ищет или предлагает работу	Пн-Пт в 12:50
«Авторадио поздравляет»	Концерт по заявкам	Пн-Вс с 13:00 до 14:00
4 колеса	Для тебя и твоей машины	Пн-Пт 8:50 Сб-Вс в 14:50
Будьте здоровы	Программа о здоровье	Вт-Чт, Сб-Вс в 11:25
Бюро добрых услуг	Для тех, кто может отдать или подарить, и для тех, кто в этом остро нуждается	Сб-Вс в 12:30
Автоледи	Звёзды об автомобилях	Вс в 11:50
Большое путешествие	Авторская программа Станислава Кучера	Пт-Сб в 11:50
Золотой человек	О добрых, смелых, удивительных и замечательных людях	Ср в 7:50 Сб в 10:25
Звёзды «Авторадио»	Звёзды, события, интервью, закулисные тайны	Ср в 14:50

Прямой эфир: **41-104.5** Рекламный отдел: **23-05-63, 234-975**
 Служба новостей: **23-34-22** СМС-портал: **4647**
www.avtoradiokamchatka.ru



Камчатское морское пароходство

ООО «Камчатское морское пароходство» – судоходная компания, осуществляющая сервис по морской перевозке генеральных, навалочных грузов, техники, грузов в универсальных и рефрижераторных контейнерах, а также домашних вещей в средне- и крупнотоннажных контейнерах в ПСЖВС и межпортовом сообщении на линии Владивосток – Петропавловск-Камчатский – Восточный – Владивосток.

Компания осуществляет судозаходы в ДВ-порты Магадан, Анадый, портпункты Камчатского края, порты Китая, Кореи. Флот компании состоит из 4 собственных судов (т/х «Радик Баширов», т/х «Владимир Мясников», т/х «Юрий Тарапуров», т/х «Виктор Чертков») под россий-

ским флагом общим дедвейтом 40 011 т. Порт приписки судов – Петропавловск-Камчатский.

Агенты Камчатского морского пароходства предоставляют услуги по организации доставки морским путём грузов в универсальных и рефрижераторных контейнерах, а также генеральных грузов и автотехники и предлагают следующие транспортно-экспедиционные услуги:

- организацию приёмки, переработки и хранения контейнеров с грузом клиента на терминалах, в пунктах отправления/назначения;
- организацию перевозки грузов клиента морским транспортом в межпортовом сообщении, в том числе и смешанном железнодорожном сообщении;

- организацию стивидорной обработки грузов в портах Дальнего Востока: Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Восточный, Магадан;
- оперативное слежение за движением грузов клиента;
- организацию доставки контейнеров и генерального груза до склада получателя.

Для удобства отправки грузов используется собственный специализированный парк контейнеров:

- универсальные контейнеры;
- open top;
- flat rack;
- high cube;
- рефрижераторные контейнеры;
- термос-контейнеры

Грузовой агент и агент по рефрижераторным грузам
в Петропавловске-Камчатском:

ООО «Камчат Транс Сервис»



ООО «Камчатское морское пароходство»
Адрес: 683001, Камчатский край,
г. Петропавловск-Камчатский,
пл. им. Г. И. Щедрина, 2
Тел./факс: 8 (4152) 43-44-45, 43-47-77
E-mail: office@kasco.su

www.kasco.su

www.kts41.ru

ООО «Камчат Транс Сервис»
683001, Россия, г. Петропавловск-Камчатский,
пл. им. Г. И. Щедрина, 2
Приёмная: +7 (4152) 43-44-15
Факс: +7(4152) 41-24-32
Грузовой отдел: +7 (4152) 43-44-27
Отправка коммерческих грузов: +7 (4152) 43-44-08
Отправка домашних вещей: +7 (4152) 41-28-78
Отдел рефрижераторных грузов: +7 (4152) 43-47-90, 43-47-30
E-mail: office@kts41.ru

Морской порт

Порт расположен на восточном побережье полуострова Камчатка в центральной части города Петропавловска-Камчатского.

- Год основания порта – 1943;
- Грузооборот – 1 млн тонн, число причалов – 12;
- Географические координаты – 53° 00' с.ш. 158° 39' в.д.;
- Адмиралтейская карта № 68280 ГУНиО МО РФ;
- Адмиралтейская лоция № 1408 ГУНиО МФ РФ;
- Часовой пояс – Гринвичский меридиан + 12 часов. Москва + 8 часов.

Для погрузки-разгрузки судов порт располагает специализированными перегрузочными участками с крытыми складами и грузовыми площадками:

- для навалочных и лесных грузов, металлолома;
- для разных генеральных грузов, в т.ч. для временного таможенного хранения;
- для 3–5 т, 20–40-футовых контейнеров, в т.ч. временного таможенного хранения;
- для техники и зерна насыпью.

Разгрузка судов с рефрижераторными грузами, зерном насыпью и другими грузами, не подлежащими хранению в порту, производится полностью по прямому варианту (судно – хладокомбинат, судно – автотранспорт, судно – мелькомбинат, судно – судно).

Порт:

- предоставляет технические средства для выполнения различных работ по заявкам клиентов;
- производит водоснабжение судов у причала, снятие мусора;
- предоставляет береговых швартовщиков для производства швартовых операций;
- оформляет грузовые документы на погруженный/выгруженный груз.

Порт открыт для захода судов круглый год и способен принимать суда длиной до 200 м, шириной до 25 м и с осадкой до 9 м.



Приёмная (секретарь -

референт): Третьяк

Ирина Александровна

Тел. 43-41-00

Факс (приёмная): 43-44-19

Стивидорно-диспетчерская группа

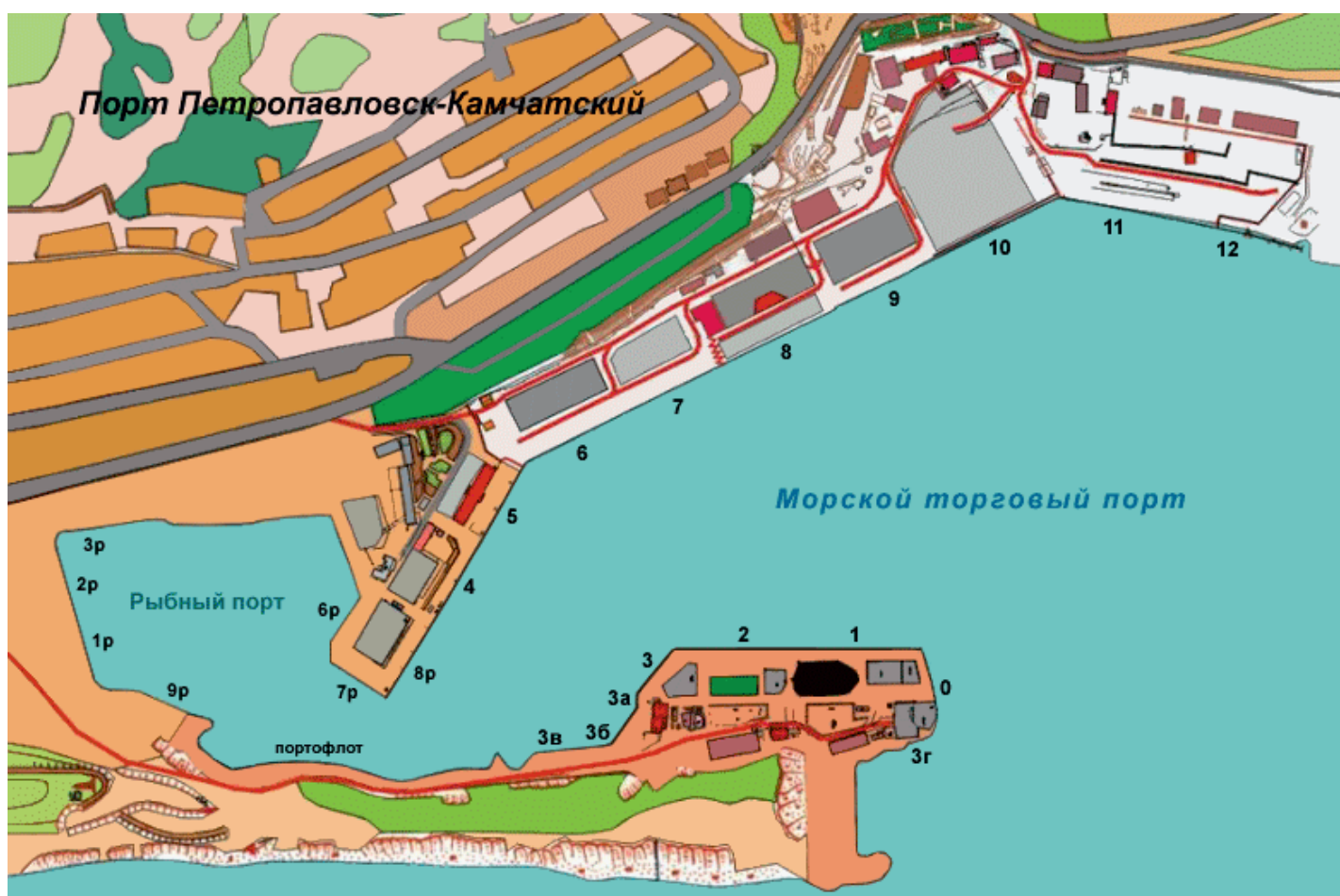
Начальник стивидорно-диспетчерской группы:

Елизаров Андрей Михайлович

Тел. 43-42-10

Диспетчерская: 43-46-15

Факс 43-47-00



Портпункт Оссора

Камчатской транспортной прокуратурой приняты меры прокурорского реагирования к работодателю, своевременно не выплатившему заработную плату.



Проверкой установлено, что на предприятии морского транспорта МУП «Портпункт Оссора» имеется непогашенная задолженность по заработной плате в размере 1 млн 300 тыс. рублей. По данному факту прокурором в отношении юридического лица МУП «Портпункт Оссора» и директора предприятия возбуждены дела об административных правонарушениях по ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ.

Кроме того, в интересах 16 обратившихся работников предприятия прокуратурой направлены заявления в суд о взыскании задолженности по заработной плате на общую сумму свыше 650 тыс. рублей. Принятые меры находятся на рассмотрении.

«Камчатка-информ», 26.02.2013

Судебные приставы Камчатки арестовали спецтехнику МУП «Портпункт Оссора»

Как сообщили РИА «Север ДВ» в пресс-службе краевого УФССП, долг предприятия перед различными взыскателями превысил 7,5 млн руб.

Судебные приставы проверили имущество должника — в собственности находятся десятки единиц техники: плавсредства, краны, но их арест фактически помешает деятельности предприятия, поэтому исполнители Карагинского отдела наложили арест на автомобильную спец. технику. 17 апреля соответствующие акты были составлены по двум вахтовкам Урал 2008 г. в. и гусеничному транспортёру ТМ-130 2009 г. в. С учётом хорошего состояния техники, она в совокупности оценена в шесть миллионов рублей.

Север ДВ, 23.04.2013

Экономика портпункта

Портпункты Камчатского края:

Кировский, Крутогорово, Корф, Манилы, Никольское, Озерная, Октябрьский, Оссора, Палана, Пахачи, Тигиль, Тилички, Усть-Камчатский, Усть-Хайрюзово.

Стоимость выгрузки угля с судна и доставки его на берег — 1 200 рублей за 1 тонну. Эта цена определена поставщиком еще весной. Тогда портпункт Оссора предложил за выгрузку 1 300 рублей, и, естественно, от его услуг отказались, но они самонадеянно думали, что без них никуда не денутся. И когда судно уже пришло, то руководство портпункта Оссора поняло, что уголь и без них выгрузят. Как только их клюнул, образно говоря, жареный петух, то они резко начали демпинговать и скинули цену до 900 рублей за тонну. Портпункту дали перевезти на берег 5 000 т угля. Но они требуют дать им остальные 10 тыс. т перевезти. Но ведь есть договорные обязательства перед ООО «Посейдон».

Сюда пригнали две самоходные баржи, чтобы не пользоваться услугами портпункта, изначально предложившего 1 300 руб./т. Они поняли, что пробрали выгрузку угля, и начали делать пакости, перекрыв подъезды к прибрежной полосе. Уверен, что сделали они это по согласованию с главой района. И по согласованию с ним держали высокие цены на свои услуги по выгрузке и перевозке угля. Теперь если они не выгрузят оставшиеся 10 тыс. тонн, то им крах, т.к. у них только по зарплате долги за 7 месяцев.

express-kamchatka.com, 27.07.2013

От редакции: В Стратегии развития транспортной инфраструктуры в Камчатском крае на 2015–2025 гг. на реконструкцию портпункта в с. Оссора заложено 440,9 млн руб.

Руководитель Усть-Камчатского морского торгового порта предстанет перед судом за налоговое преступление

Он обвиняется в сокрытии более 11 млн рублей, за счёт которых должно производиться взыскание налогов.

Следственными органами Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации завершено расследование в отношении руководителя Усть-Камчатского морского торгового порта, обвиняемого в сокрытии денежных средств в крупном размере.



Как сообщили РИА «Север ДВ» в пресс-службе ведомства, следствием установлено, что в период с мая по декабрь 2009 года руководитель ФГУП «Усть-Камчатский морской торговый порт», осуществляя финансово-хозяйственную деятельность, достоверно располагая сведениями о наличии у предприятия увеличивающейся нарастающим итогом задолженности перед бюджетной системой Российской Федерации по налогам и сборам, игнорируя возможность частично её погасить, имеющиеся денежные средства организации расходовал на расчёты с контрагентами и обслуживание расчётных счетов, тем самым совершил сокрытие денежных средств организации в общей сумме свыше 11 млн руб.

В настоящее время следствием собрана достаточная доказательственная база, в связи с чем уголовное дело с утверждённым прокурором обвинительным заключением подлежит направлению в суд для рассмотрения по существу.

Север ДВ, 04.10.2013

Реконструкция порТПунктов

Стратегия развития транспортной инфраструктуры в Камчатском крае до 2025 года

с. Манилы

Фактическое состояние деятельности по данному проекту:

В настоящее время рейдовая обработка судов в порТПункте с. Манилы производится самоходными баржами и несамоходными буксируемыми плашкоутами, а выгрузка грузов осуществляется на необорудованный берег самоходными автомобильными кранами с дальнейшей транспортировкой автотранспортом. Баржи вынуждены ждать отлива, чтобы по осушке можно было приступить к их разгрузке. Отсутствие причалов значительно замедляет скорость обработки судов, что приводит к простоям и увеличивает стоимость выгрузки.

Цель мероприятия: Реконструкция порТПункта с. Манилы и строительство 4-х швартовых мест для выгрузки самоходных барж. Предварительный срок строительства – 3 года.

По объекту нет проектной документации.

Заложено в программе 316,700 млн руб. на 2011–2013 гг.

п. Палана

Фактическое состояние деятельности по данному проекту:

В настоящее время рейдовая обработка судов в порТПункте Палана производится самоходными баржами, а выгрузка грузов осуществляется на необорудованный берег самоходными автомобильными кранами с дальнейшей транспортировкой автотранспортом. Самоходные баржи вынуждены ждать отлива, чтобы по осушке можно было приступить к их разгрузке. Отсутствие причалов значительно замедляет скорость обработки судов, что приводит к простоям и увеличивает стоимость выгрузки.

Цель мероприятия: Реконструкция порТПункта Палана и строительство 4-х швартовых мест для выгрузки самоходных барж. Предварительный срок строительства – 3 года.

По объекту нет проектной документации.

Заложено в программе 310,400 млн руб. на 2011–2013 гг.

с. Никольское

Фактическое состояние деятельности по данному проекту:

В настоящее время причал в с. Никольском находится в аварийном состоянии. В течение III квартала 2008 года проводились аварийно-восстановительные работы, с тем чтобы не допустить прекращения морского грузового сообщения с Алеутским районом. В порТПункте отсутствует пассажирский пункт пропуска, что сдерживает развитие морского круизного туризма.

Цель мероприятия: Строительство причала и обустройство сезонного морского пункта пропуска через Государственную границу РФ в с. Никольском.

По объекту нет проектной документации.

Заложено в программе 545,000 млн руб. на 2011–2013 гг.

с. Усть-Хайрюзово

Фактическое состояние деятельности по данному проекту:

В настоящее время рейдовая обработка судов в порТПункте с. Усть-Хайрюзово производится самоходными баржами и несамоходными буксируемыми плашкоутами, а выгрузка грузов осуществляется на необорудованный берег самоходными автомобильными кранами с дальнейшей транспортировкой автотранспортом. Баржи вынуждены ждать отлива, чтобы по осушке можно было приступить к их разгрузке. Отсутствие причалов значительно замедляет скорость обработки судов, что приводит к простоям и увеличивает стоимость выгрузки.

Цель мероприятия: Реконструкция порТПункта с. Усть-Хайрюзово и строительство 4-х швартовых мест для выгрузки самоходных барж. Предварительный срок строительства – 3 года.

По объекту нет проектной документации.

Заложено в программе 316,300 млн руб. на 2011–2013 гг.

с. Тилички

Фактическое состояние деятельности по данному проекту:

В настоящее время рейдовая обработка судов в порТПункте с. Тилички производится самоходными баржами и несамоходными буксируемыми плашкоутами. Отсутствие причала значительно замедляет скорость обработки судов, что приводит к простоям и увеличивает стоимость выгрузки.

Цель мероприятия: Строительство причального пирса. Предварительный срок строительства – 4 года.

По объекту нет проектной документации.

Заложено в программе 329,500 млн руб. на 2011–2013 гг.

В Стратегии развития транспортной инфраструктуры в Камчатском крае 2015–2025 гг. заложено:
на реконструкцию порТПункта в с. Пахачи – 471,700 млн руб.;

на реконструкцию порТПункта в с. Тигиль – 742,500 млн руб.;

на реконструкцию порТПункта в с. Соболево – 293,500 млн руб.

kamchatka.gov.ru, 26.06.2012

КАМЧАТСКАЯ ТАМОЖНЯ



Почтовый и фактический адрес: 683031, Камчатский край, Петропавловск-Камчатский, пр. Карла Маркса, 35

Телефоны приёмной ТО: 8 (4152) 25-18-19, 21-89-98
Телефоны дежурной службы ТО: 8 (4152) 26-25-99, 21-89-10
Телефон доверия ТО: 8 (4152) 25-19-11
E-mail: admcust2@mail.ru

Таможенные посты:**Морской порт Петропавловск-Камчатский**

Код таможенного поста: 10705030

Начальник: полковник таможенной службы

Олег Анатольевич Борисов

Почтовый и фактический адрес: 683000, Камчатский край, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Радиосвязи, 26

E-mail: tp_mppk@mail.ru

Телефон приёмной: 8 (4152) 43-47-02

Аэропорт Петропавловск-Камчатский

Код таможенного поста: 10705010

Начальник таможенного поста: подполковник таможенной службы Дмитрий Геннадьевич Морщагин

Почтовый и фактический адрес: 684010, Камчатский край, г. Елизово, ул. Звёздная, 7а

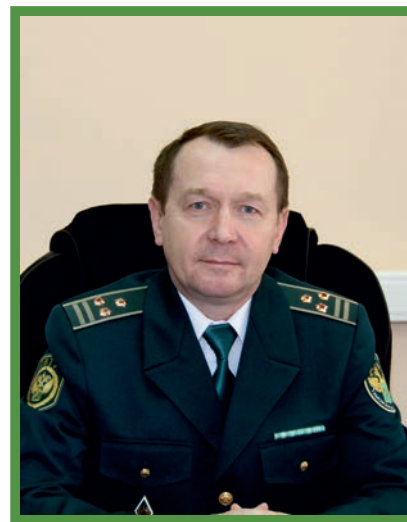
Северо-Курильский таможенный пост

Код таможенного поста: 10705040

Начальник таможенного поста: старший лейтенант таможенной службы Алексей Петрович Скорик

Почтовый и фактический адрес: 694550, Сахалинская область, Северо-Курильский район, г. Северо-Курильск, ул. Набережная, 2

Адрес электронной почты: sevkur_customs@mail.ru



В период с 15.03.2013 по 14.10.2013 обязанности начальника Камчатской таможни исполняет полковник таможенной службы Евгений Валерьевич Автушенко.

История Камчатской таможни неотделима от истории таможенного дела в России. Так, ещё в феврале 1972 года в Петропавловске-Камчатском, несмотря на то, что Камчатка в те годы была закрытой зоной, был открыт таможенный пункт, который подчинялся Корсаковской таможне. В связи с увеличением внешнеторгового оборота грузов и учитывая перспективы развития Камчатской области в целом, была создана Петропавловск-Камчатская таможня со штатом оперативных работников 5 человек. Эта дата и считается днём рождения Камчатской таможни.

Сегодня Камчатская таможня – это 200 должностных лиц, ежедневно осуществляющих задачи, поставленные перед ними государством и направленные, в первую очередь, на формирование бюджета Российской Федерации, на неуклонное соблюдение таможенного законодательства, а также на стабильность и экономическую безопасность как в Камчатском крае, так и во всей России в целом.

Регионом деятельности таможни являются Камчатский край, Северо-Курильский район Сахалинской области, акватория вод территориального моря Российской Федерации, омывающего берега вышеперечисленных административных образований.

В структуру Камчатской таможни на сегодняшний день входят 3 таможенных поста:

- таможенный пост «Морской порт Петропавловск-Камчатский». Классификация пункта пропуска: морской, многосторонний, грузовой и пассажирский, постоянный.
- таможенный пост «Аэропорт Петропавловск-Камчатский». Классификация пункта пропуска: воздушный, грузопассажирский, постоянный.
- Северо-Курильский таможенный пост. Классификация пункта пропуска: морской, многосторонний, грузовой и пассажирский, постоянный.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ ПО МАЛОМЕРНЫМ СУДАМ МЧС РОССИИ



ФКУ «Центр ГИМС МЧС России по Камчатскому краю»
Юридический/почтовый адрес: 683000 г. Петропавловск-
Камчатский, ул. Озерновская Коса, 5
Тел./факс приёмная: +7 (4152) 42-32-76
Телефон доверия МЧС: +7 (4152) 23-99-99
E-mail: sekretgims@mail.ru



Начальник
Центра ГИМС
Василий Иванович Воронин
Тел. 42-35-69



Заместитель начальника
Центра ГИМС
Андрей Ефимович Лысов
Тел. 42-35-69

Петропавловское инспекторское отделение

683000, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Озерновская Коса, 5
Тел./факс 8 (4152) 42-00-35
Руководитель: Владимир Васильевич Черных, старший
государственный инспектор по маломерным судам
Приём документов: пн–вт с 9.00 по 18.00
Работа с документами: ср с 9.00 по 18.00
Выдача документов: чт–пт с 9.00 по 18.00

Елизовский инспекторский участок

684000, г. Елизово, ул. Завойко, 122
Тел./факс 8 (41531) 6-61-07
E-mail: elgims@mail.ru

Вилючинский инспекторский участок

684090, г. Вилючинск, ул. Победы, 9, оф. 415
Тел. 8 (41535) 3-45-05
E-mail: gims05@mail.ru

Усть-Большерецкий инспекторский участок

684100, с. Усть-Большерецк, ул. Калининская, 5/2
Тел./факс 8 (41532) 2-18-38
E-mail: ub_kamgims@mail.ru

Мильковский инспекторский участок

684300, с. Мильково, ул. Томская, 8, кв. 1
Тел./факс 8 (41533) 2-33-85
E-mail: milkovogims@mail.ru

Усть-Камчатский инспекторский участок

684415, п. Усть-Камчатск, ул. Ленина, 21, кв. 4

Факс 8 (41534) 2-59-00
E-mail: u_kamchatsk@mail.ru

Ключевской инспекторский участок

684400, п. Ключи, ул. Пионерская, 10, кв. 15
Тел./факс 8 (41534) 2-15-38
E-mail: gims-kluchi@yandex.ru

Олюторский инспекторский участок

688800, с. Тиличики, ул. Советская, 11
Тел./факс 8 (41544) 5-22-16
E-mail: gimsolut@mail.ru

Карагинский инспекторский участок

688700, п. Оссора, ул. Советская, 33
Тел./факс 8 (41545) 4-11-18
E-mail: gims.72@mail.ru

Тигильский инспекторский участок

688600, с. Тигиль, ул. Толстихина
Тел./факс 8 (41537) 2-13-28
E-mail: uh_kamgims@mail.ru

Паланский инспекторский участок

688000, п. Палана, ул. Индустриальная, 9
Тел./факс 8 (41543) 3-25-85
E-mail: palanagims@mail.ru

Соболевский инспекторский участок

684200, с. Соболево, ул. Набережная, 1
Тел./факс 8 (41536) 3-22-11
E-mail: gims_sobolevo@mail.ru

Правила пользования маломерными судами на водных объектах



При плавании на маломерных судах запрещается:

а) управлять маломерным судном:
не зарегистрированным в установленном порядке;
не прошедшим технического освидетельствования (осмотра);
не несущим бортовых номеров;
переоборудованным без соответствующего разрешения;
с нарушением норм загрузки, пассажироемкости, ограничений по району и условиям плавания;
без удостоверения на право управления маломерным судном;
в состоянии опьянения;

б) передавать управление судном лицу, не имеющему права управления или находящемуся в состоянии опьянения;

в) превышать установленные скорости движения;

г) нарушать правила маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков;

д) наносить повреждения гидротехническим сооружениям, техническим средствам, знакам судоходной и навигационной обстановки;

е) заходить в постоянно или временно закрытые для плавания районы без специального разрешения или преднамеренно останавливаться в запрещенных местах;

ж) в целях обеспечения безопасности людей заходить под мотором или парусом и маневрировать на акваториях пляжей, купален, других мест купания и массового отдыха населения на водных объектах;

з) приближаться на водных мотоциклах (гидроциклах) к ограждению границ заплыва на пляжах и других организованных мест купания;

и) перевозить на судне детей дошкольного возраста без сопровождения взрослых;

к) швартоваться, останавливаться, становиться на якорь у плавучих навигационных знаков, грузовых и пассажирских причалов, пирсов, дебаркадеров, доков (плавдоков) и под мостами, маневрировать в непосредственной близости от транспортных и технических судов морского и речного флота, создавать своими действиями помехи судоходству;

л) устанавливать моторы на гребные лодки при отсутствии соответствующей записи в судовом билете;

м) использовать суда в целях браконьерства и других противоправных действий;

н) осуществлять пересадку людей с одного судна на другое во время движения;

о) осуществлять заправку топливом без соблюдения соответствующих мер пожарной безопасности;

п) выходить на судовую ход при ограниченной (менее 1 км) видимости;

р) осуществлять расхождение и обгон судов в местах расположения аварийно-ремонтных заграждений, переправ и работающих земснарядов, а также в пролётах мостов и подходов каналов, при подходе к шлюзам;

с) двигаться в тумане или в других неблагоприятных метеословиях, когда из-за отсутствия видимости невозможна ориентировка;

т) нарушать правила, обеспечивающие безопасность плавания, а также безопасность пассажиров при посадке на суда, в пути следования и при высадке их с судов.

9. Пользование маломерными судами запрещается при следующих неисправностях:

а) наличие сквозных пробоин корпуса судна независимо от их местонахождения;

б) отсутствие или разгерметизация гермоотсеков и (или) воздушных ящиков судна;

в) отсутствие предусмотренных конструкцией деталей крепления рулевого устройства или повреждение его составных частей, или необеспечение надёжности его работы;

г) наличие утечек топлива, вибрации, отсутствие или неисправность глушителя, повреждение системы дистанционного управления двигателем, необеспечение надёжного включения (выключения) реверс-редуктора, неисправность блокировки запуска двигателя (мотора) при включённом реверсе;

д) несоответствие нормам комплектации и оборудования судна, указанным в судовом билете;

е) отсутствие, неисправность или несоответствие отличительных огней установленным требованиям.

Маломерное судно:

на борту
не более 12 человек

Длина – 20 метров и менее

Не подлежат регистрации:

- суда массой менее 200 кг

- с мощностью двигателя менее 8 кВт

Из Приказа МЧС от 29 июня 2005 г. № 502

Допуск судоводителей маломерного флота

Порядок допуска судоводителей маломерных судов к сдаче экзаменов

3.1. Для допуска судоводителей маломерных судов к сдаче экзаменов на право управления маломерным судном в экзаменационную комиссию представляются следующие документы:

3.1.1. заявление на бланке личной карточки судоводителя (приложение № 1);

3.1.2. копия диплома (свидетельства) об окончании учебного заведения по судоводительской специальности либо справка об окончании курсов (школы) по подготовке судоводителей маломерных судов;

3.1.3. медицинская справка о годности к управлению маломерным судном;

3.1.4. две фотографии размером 3 x 4 см;

3.1.5. документ, удостоверяющий личность судоводителя (предъявляется в день сдачи экзаменов).

3.2. Судоводители, не представившие требуемые документы в полном объеме, к сдаче экзаменов не допускаются.

Проведение экзаменов

Экзаменационные билеты составляются отдельно для каждого района плавания.

Оценка знаний производится по зачетной системе. Экзамен считается не сданным, если экзаменуемый не смог дать правильный ответ более чем на два вопроса по билету.

Результаты экзаменов оформляются соответствующей записью экзаменаторов в личной карточке судоводителя («зачёт» или «незачёт»).

Лица, получившие «незачёт», допускаются к переэкзаменовке, как правило, не ранее чем через 7 дней.

Лица, предъявившие в составе документов, перечисленных в пункте 3.1 настоящих Правил, дипломы (свидетельства) на право занятия судоводительских должностей, а также дипломы яхтенных капитанов, удостоверения яхтенных рулевых, судоводительские национальные или международные документы, от сдачи экзаменов на право управления соответственно моторным или парусным маломерным судном **освобождаются**.

Выдача этим лицам удостоверения производится по результатам собеседования с ними на заседании экзаменационной комиссии в объеме требований правил пользования маломерными судами.

Выписка из приказа МЧС России от 29.06.2005 № 498

Технический надзор за маломерными судами

Ежегодное техническое освидетельствование проводится до начала пользования маломерного судна в текущем году, как правило, до открытия навигации

Пользование маломерными судами запрещается при наличии следующих технических неисправностей:

По корпусу:

имеются свищи, пробоины набора и обшивки; отсутствуют или разгерметизированы предусмотренные конструкцией судна гермоотсеки и воздушные ящики.

По рулевому устройству:

не обеспечивается полный угол перекладки руля (35 градусов на борт), затруднено вращение рулевого штурвала; повреждены перо руля или детали рулевого привода (направляющие блоки, опорные подшипники, натяжные талрепы, штуртросовая передача), имеются разрывы каболок штуртроса; отсутствуют предусмотренные конструкцией детали крепления рулевого привода (гайки, шплинты, контргайки и т. п.).

По двигателю, подвесному мотору:

топливо подтекает из бензобаков, топливного шланга, системы питания; имеется значительная вибрация;

отсутствует или неисправен глушитель; повреждена система дистанционного управления двигателем;

не обеспечивается лёгкое включение (выключение) реверс-редуктора, рукоятка реверса не фиксируется в положениях «вперед», «назад», «нейтрально» (возможно его самопроизвольное включение и выключение), неисправна блокировка запуска двигателя (мотора) при включённом реверсе, где это предусмотрено конструкцией.

Отличительные огни не соответствуют установленным требованиям.

Комплектация и оборудование судна не соответствуют нормам, указанным в судовом билете.

О запрещении пользования судна делается запись в судовом билете в разделе «Особые отметки и дополнительные сведения».

Выписка из приказа МЧС России от 29.06.2005 № 501

ПДД на воде

МППСС-72

Правило 13

Обгон

(а) Независимо от предписаний, содержащихся в Правилах этого раздела, каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

(b) Судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с

прямо или почти по курсу, и при этом ночью оно может видеть в створе или почти в створе топовые огни и /или/ оба бортовых огня другого судна, а днём оно наблюдает его соответствующий ракурс.

(с) Если имеется сомнение в отношении того, существует ли такая ситуация, то следует считать, что она существует, и действовать соответственно.

Правило 15

Ситуация пересечения курсов

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну, и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

Правило 16

Действия судна, уступающего дорогу

Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие с тем, чтобы чисто разойтись с другим судном.

Правило 17

Действия судна, которому уступают дорогу

(а) /i/ Когда одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое судно должно сохранить курс и скорость.

/ii/ Однако это другое судно, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующего действия, требуемого этими Правилами, может предпринять действие, чтобы избежать столкновения только собственным маневром.

(b) Когда по какой-либо причине судно, обязанное сохранять курс и скорость, обнаруживает, что оно находится настолько близко к другому судну, что столкновения нельзя избежать только действием судна, уступающего дорогу, оно должно предпринять такое действие, которое наилучшим образом поможет предотвратить столкновение.

(с) Судно с механическим двигателем,

которое в ситуации пересечения курсов предпринимает в соответствии с подпунктом (а) /ii/ этого Правила действие, чтобы избежать столкновения с другим судном с механическим двигателем, не должно, если позволят обстоятельства, изменять курс влево, если другое судно находится слева от него.

(d) Это Правило не освобождает судно, обязанное уступать дорогу, от выполнения этой обязанности.

Правило 18

Взаимные обязанности судов

За исключением случаев, когда Правила 9, 10 и 13 требуют иного:

(а) Судно с механическим двигателем на ходу должно уступать дорогу:

/i/ судну, лишённому возможности управляться;

/ii/ судну, ограниченному в возможности маневрировать;

/iii/ судну, занятому ловом рыбы;

/iv/ парусному судну.

(b) Парусное судно на ходу должно уступать дорогу:

/i/ судну, лишённому возможности управляться;

/ii/ судну, ограниченному в возможности маневрировать;

/iii/ судну, занятому ловом рыбы.

(с) Судно, занятое ловом рыбы, на ходу должно, по возможности, уступать дорогу:

/i/ судну, лишённому возможности управляться;

/ii/ судну, ограниченному в возможности маневрировать.

(d) /i/ Любое судно, за исключением судна, лишённого возможности управляться, или судна, ограниченного в возможности маневрировать, не должно, если позволяют обстоятельства, затруднять безопасный проход судна, стесненного своей осадкой и выставившего сигналы, предписанные Правилом 28.

/ii/ Судно, стесненное своей осадкой, должно следовать с особой осторожностью, тщательно сообразуясь с особенностью своего положения.

(е) Гидросамолёт на воде должен, в общем случае, держаться в стороне от всех судов и не затруднять их движение. Однако в тех случаях, когда существует опасность столкновения, он должен выполнять Правила этой части.

*Выписка из Конвенции
о Международных правилах
предупреждения столкновений
судов в море
(Лондон, 20 октября 1972 г.)*



направления более 22,5 град. позади траверза последнего, т. е. обгоняющее судно находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней.

(с) Если имеется сомнение в отношении того, является ли судно обгоняющим, то следует считать, что это именно так, и действовать соответственно.

(d) Никакое последовавшее изменение во взаимном положении двух судов не может дать повода считать обгоняющее судно, по смыслу настоящих Правил, судном, идущим на пересечение курса, или освободить обгоняющее судно от обязанности держаться в стороне от обгоняемого до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

Правило 14

Ситуация сближения судов, идущих прямо друг на друга

(а) Когда два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

(b) Такая ситуация должна считаться существующей, когда судно видит другое



Четыре глаза

телескопы • микроскопы • бинокли

ТЦ «ИМПЕРИАЛ», 8 км,

пр. Победы, д. 1/1

Тел.: 347-360

Морские бинокли по доступным ценам!

Только проверенные бренды
Levenhuk, Bresser, Pentax, Nikon



Огромный выбор. Работаем под заказ.

Все по московским ценам!



А также телескопы
и микроскопы!



Рыболовецкий колхоз имени В. И. Ленина

Колхоз им. В. И. Ленина – одно из крупнейших рыбопромышленных предприятий Камчатского края. Колхоз добился полной самостоятельности, обеспечив себя всеми сегментами в производстве рыбопродукции. Основным видом деятельности хозяйства является добыча и переработка водных биоресурсов.

Промысловые суда рыболовецкого колхоза добывают рыбу и морепродукты в рыболовной зоне Берингова и Охотского

морей. Основными промысловыми объектами являются минтай, треска, сельдь, камбала, кальмар. Колхоз является единственным предприятием Камчатского края, осуществляющим вылов сайры.

Наличие судов с переработкой на борту даёт возможность производства качественной рыбной продукции непосредственно в море. Рыба, выловленная в прибрежных водах Камчатки, поставляет-

ся на собственную береговую перерабатывающую фабрику.

Производственные мощности колхоза включают в себя фабрику береговой обработки рыбы, холодильные мощности. В составе флота рыболовецкого предприятия насчитывается 24 судна. Среди них – большие автономные траулеры-морозильщики, способные находиться в районе промысла длительное время, суда типа СРТР, позволяющие добывать и перерабатывать сырец в море, что значительно улучшает качество выпускаемой продукции; плавзавод, маломерный флот и транспортные суда.

Флот оснащён новейшим технологическим оборудованием, отвечающим всем санитарным требованиям. Предприятие одно из немногих в крае обладает двумя плавбазами с выпуском мороженой продукции 150 и 80 тонн в сутки.

Рыболовецкий колхоз имеет причальное сооружение, складские помещения и оборудованные площадки для хранения крупногабаритных грузов, судоремонтные мастерские, собственное автохозяйство с грузовой и тракторной техникой, холодильник мощностью 3 000 тонн хранения, реконструированный цех обработки рыбы в п.Авача.



Автоклавы

Коллектив колхоза сегодня насчитывает более 1 500 человек. В нём трудятся высококлассные профессионалы своего дела: 23 работника имеют звание «Заслуженный колхозник», 104 – «Ветеран колхоза им. В. И. Ленина», более 500 ветеранов труда. Многие колхозники награждены орденами «Трудового Красного Знамени», «Трудовой Славы», «Знак Почёта», 9 человек награждены знаком «Почётный работник рыбного хозяйства России».

Продукция предприятия – более 150 наименований – широко известна не только в России, но и за рубежом. Часть её экспортируется и реализуется в районе промысла или доставляется до покупателя в Японию, Южную Корею, Китай, США. Преимущество продукции, выпускаемой в Рыболовецком колхозе им. В. И. Ленина, – в особой технологии, позволяющей максимально сохранять питательные и вкусовые качества.

Современная тара и гарантийные обязательства на реализацию продукции делают её особо привлекательной для партнёров. На обеспечение фабрики сырцом работает весь малый флот колхоза: МРТК, МРС, РС.

Благодаря имеющемуся ледогенератору, рыбу доставляют даже из самых отдалённых промысловых районов, сохраняя её качество.

ФБОР (фабрика береговой обработки рыбы-сырца) имеет номер завода Европейского союза, дающий право реализации продукции в страны Европы и Америки. Производство и выпуск продукции контролируется лабораторией, имеющей аттестацию и аккредитацию контролирующих органов. ФБОР оснащена самым современным высокотехнологичным оборудованием, позволяющим выпускать продукцию широкого ассортимента и перестраиваться на выпуск новых видов товара.

Награды

В 1998 году продукция рыболовецкого колхоза им. В. И. Ленина была отмечена золотым международным призом «За качество» (г. Мадрид), международным призом «За качество» (г. Париж), призом «Гран При» и номерным сертификатом, золотым призом «За технологию и качество» (г. Франкфурт, 1999 год), золотым призом «Хрустальная Ника» (2000 год), специальным призом «Золотой стандарт» (2001 год), а также рядом других дипломов и призов.



В. Путин и А. Крайний
в колхозе им. В. И. Ленина



Рыбоперерабатывающий комплекс



Награды колхоза

Продукция колхоза имени В. И. Ленина

Рыба свежемороженая

Наименование/Навеска

Донно-пищевые виды рыб

Минтай б/г S, M, L, 2L1/24, 1/22, 1/17
Треска потр. б/г 2S, S, M, L, 2L, 3L1/24, 1/22, 1/17, разновес
Камбала б/б, ж/б, ж/п, 3B, н/р S, M, L, 2L1/22, 1/20, 1/16
Камбала б/б, ж/б, ж/п, 3B, б/г S, M, L, 2L1/22, 1/20, 1/16
Камбала б/б, ж/б, ж/п, 3B, б/г S, M, L, 2L1/22, 1/20, 1/16
Камбала порцион. (кус. 70–100 г) 1/18
Палтус б/к, б/г S, M, L1/22
Палтус с/к, б/г, б/х S, M, L1/22, разновес
Головы палтуса с/к, 1/15
Хвосты палтуса с/к, 1/15
Палтус кусок с/к, 1/15
Терпуг н/р S, M, L, 2L, 3L1/22
Терпуг б/г M, L, 2L1/22
Макрурус б/г б/х S, M, L1/17, 1/15
Сельдь н/р S, M, L1/22
Сайра н/р S, M, L1/22, 1/17

Лососёвые виды рыб

Горбуша н/р, псг, пбг, 1/24, 1/22, 1/20, 1/16, 1/15
Кета псг, пбг, 1/22, разновес
Нерка псг, пбг, 1/22, разновес
Кижуч псг, пбг, 1/22, разновес
Голец н/р 1/24, 1/22, 1/17

Филе

Филе минтая б/к, шатёр – пак 1/22,5
Филе трески б/к, шатёр – пак 1/22,5
Филе лососёвых видов рыб (горбуши, нерки, кеты) шатёр – пак 1/22,5

Субпродукты свежемороженые

Наименование/Навеска

Икра минтая ястычная 1/22,5, 1/23, 1/15
Икра трески ястычная 1/24, 1/22, 1/15
Икра лососёвых видов рыб ястычная (горбуши, нерки, кеты) 1/23, 1/22,5
Икра лососёвых видов рыб ястычная (горбуши, нерки, кеты) 1/23, 1/22,5
Молоки минтая 1/23, 1/22,5
Молоки лососёвых видов рыб 1/23, 1/22,5, 1/22



Морепродукты свежемороженые

Наименование/Навеска

Кальмар т/о тушка 1/22
Кальмар щупальца 1/22



Консервы

Наименование/Навеска

Лосось ДВ натуральный «Горбуша»
Лосось ДВ натуральный «Кета»
Лосось ДВ натуральный «Нерка»
Лосось ДВ натуральный «Кижуч»
Лосось ДВ натуральный «Голец»
Сайра т/о натуральная
Сайра т/о в томатном соусе
Терпуг ДВ натуральный
Сельдь т/о натуральная
Минтай ДВ с добавлением масла
банка № 5 (227 г) банка № 6 (245 г)

Камбала ДВ с добавлением масла
банка № 5,6 (200 г)

Печень минтая натуральная
Печень трески натуральная
Печень минтая по-приморски
Печень трески по-приморски
Ассорти деликатесное из печени и икры минтая
банка № 5 (200 г) банка № 6 (220 г)

Уха камчатская
Рагу из ДВ лососёвых рыб натуральное
Кальмар обезглавленный без кожицы
натуральный
Щупальца кальмара натуральные
Салат из морской капусты
Салат из морской капусты с кальмаром
Краб натуральный
банка № 5 (220 г) банка № 6 (240 г)

Икра минтая стерилизованная
банка № 5 (200 г)
Икра трески стерилизованная
банка № 6 (220 г)

Паштет из сайры



Деликатесная продукция

Наименование/Навеска

Краб-стригун Берда L
Краб синий L
Сельдь солёная S, M, L
Сельдь х/к S, M, L
Сайра х/к
Нерка х/к тёша
Нерка х/к филе
Нерка х/к боковник
Палтус с/к кусок х/к
Палтус с/к хвост х/к
Терпуг х/к
Камбала вяленая
Камбала х/к
Минтай спинка вяленый, разновес

Вакуумная упаковка

Сельдь солёная в/у
Сельдь х/к в/у
Сайра х/к в/у
Нерка филе-кусочек х/к в/у, разновес
Нерка филе-ломтики х/к в/у 1/100
Нерка брюшки х/к в/у 1/200
Нерка калтычки х/к в/у 1/150

Нерка филе-кусочек к пиву х/к в/у 1/100, 1/200
Нерка филе-соломка х/к в/у
Терпуг тушка х/к в/у
Терпуг филе-кусочек х/к в/у
Терпуг филе-ломтики х/к в/у
Терпуг филе-кусочек к пиву х/к в/у
Палтус с/к филе-кусочек х/к в/у
Палтус с/к филе-ломтики х/к в/у, разновес
Палтус с/к филе-кусочек к пиву х/к в/у
1/100, 1/200
Ассорти из нерки и терпуга филе-ломтики х/к в/у 1/100, 1/201
Ассорти из нерки и палтуса филе-ломтики х/к в/у 1/100, 1/202
Камбала вяленая тушка в/у 1/60, 1/120
Камбала вяленая соломка в/у 1/60, 1/120
Филе сельди солёной в/у
Филе сельди х/к в/у
Филе сайры х/к в/у, разновес



Пресервы



Наименование/Навеска

Сельдь филе-ломтики в масле
Сельдь филе-ломтики в майонезном соусе
Сельдь филе-ломтики в горчичном соусе
Сельдь филе-ломтики в майонезно-горчичном соусе
Сельдь филе-ломтики в хренно-сметанном соусе
Сельдь филе-ломтики в укропном соусе
Сельдь филе-ломтики в маринаде
Сельдь филе-ломтики в остром соусе «Огонёк»
Сельдь филе-ломтики в лимонном соусе
Сельдь филе-ломтики в яблочном соусе
Сельдь филе-ломтики в винном соусе
Сельдь филе-ломтики в пивном соусе
Сельдь филе-ломтики в брусничном соусе
Терпуг филе-ломтики в масле 1/140, 1/230

Нерка филе-ломтики в масле 1/220, 1/200

Икра сельди ястычная солёная в масле 1/140

Мука рыбная

Рыбная мука – кормовой продукт, вырабатываемый сушкой и размолом отходов переработки рыбы, морских млекопитающих, ракообразных, а также из отходов, полученных при разделке и переработке на пищевую продукцию морских продуктов.

Рыбная мука – источник высококачественного белка животного происхождения. Белок рыбной муки в большом количестве содержит незаменимые аминокислоты: метионин, лизин, треонин и триптофан. Рыбная мука содержит много жира, богатого незаменимыми жирными кислотами. В состав рыбной муки входит большое количество минеральных веществ, в том числе фосфора, кальция, железа в удобной для потребления животными форме и витаминов, включая холин, биотин, цианокобаламин, витамин А и витамин D.

Рыбная мука используется, главным образом, для производства кормов для рыбы, а также для свиней, птицы и других сельскохозяйственных животных.

Мировое производство рыбной муки превышает 5 млн т в год.

Контакты

Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина
683905, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Космонавтов, 40
Тел. 8 (41522) 23-80-13
Факс 23-82-13
E-mail: all@kolhlen.kamchatka.ru, all@kamfish.net

Коммерческий отдел

Коммерческий директор Игорь Борисович Дмитриев
Тел. 8 (4152) 219-459
Тел.: 8 (4152) 219-458; 219-464; 219-461
Тел. отдела снабжения: 8 (4152) 23-87-66

О вылове водных биоресурсов российскими рыбохозяйственными компаниями

Общий вылов составил 3 млн 140,2 тыс. тонн, что на 57,5 тыс. тонн, или на 1,9 %, больше, чем за соответствующий период прошлого года.

Дальневосточный бассейн

Общий вылов водных биоресурсов составляет 2 млн 169,0 тыс. тонн, что больше на 4,5 тыс. тонн уровня прошлого года.

На промысле минтая вылов составляет 1 млн 337,9 тыс. тонн, что больше уровня прошлого года на 30,4 тыс. тонн.

Вылов тихоокеанских лососей составил 313,0 тыс. тонн, что меньше уровня прошлого года на 58,2 тыс. тонн.

Северный бассейн

Общий вылов составляет 445,0 тыс. тонн, что больше прошлогоднего уровня на 3,1 тыс. тонн.

На промысле трески вылов составляет 306,7 тыс. тонн, что больше уровня прошлого года на 56,3 тыс. тонн.

Вылов пикши – 59,9 тыс. тонн, что на 52,9 тыс. тонн меньше прошлогоднего уровня вылова.

Вылов мойвы составил 60,4 тыс. тонн, что меньше уровня прошлого года на 3,3 тыс. тонн.

Балтийское море

Общий вылов составляет 29,5 тыс. тонн, что меньше прошлогоднего уровня на 1,6 тыс. тонн. На промысле шпрота вылов больше уровня прошлого года на 1,2 тыс. тонн и составляет 18,1 тыс. тонн.

Вылов сельди балтийской – 7,6 тыс. тонн, на 1,6 тыс. тонн меньше уровня прошлого года.

Азово-Черноморский бассейн

Общий вылов – 17,6 тыс. тонн, что меньше уровня прошлого года на 0,8 тыс. тонн.

На промысле хамсы вылов составляет 11,8 тыс. тонн, что больше уровня прошлого года на 3,8 тыс. тонн.

Вылов шпрота на 3,1 тыс. тонн меньше прошлогоднего уровня и составляет 0,8 тыс. тонн.

Каспийский бассейн

Общий вылов – 20,1 тыс. тонн, что больше прошлогоднего уровня на 0,3 тыс. тонн.

На промысле кильки вылов составляет 1,1 тыс. тонн, что больше уровня прошлого года на 0,2 тыс. тонн.

Вылов крупных и мелких пресноводных составил 15,7 тыс. тонн, что больше уровня прошлого года на 0,4 тыс. тонн.

Зоны иностранных государств

Освоение квот вылова водных биоресурсов в зонах иностранных государств составляет 303,2 тыс. тонн, что больше уровня прошлого года на 26,7 тыс. тонн.

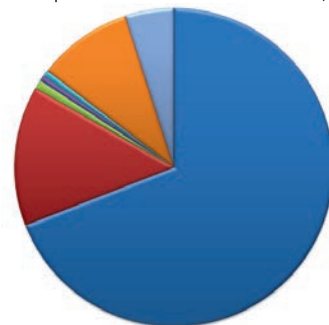
Конвенционные районы и открытая часть Мирового океана

В этих районах освоение квот вылова водных биоресурсов составило 155,8 тыс. тонн, что на 25,5 тыс. тонн больше уровня прошлого года.

kamchatka.gov.ru, 18.09.2013

Общий вылов составил 3 млн 140,2 тыс. тонн

Дальневосточный бассейн	2169
Северный бассейн	445
Балтийское море	29,5
Азово-Черноморский бассейн	17,6
Каспийский бассейн	20,1
Зоны иностранных государств	303,2
Конвенционные районы и открытая часть Мирового океана	155,8



■ Дальневосточный бассейн
■ Северный бассейн
■ Балтийское море
■ Азово-Черноморский бассейн
■ Каспийский бассейн
■ Зоны иностранных государств
■ Конвенционные районы и открытая часть Мирового океана

Камчатские рыбаки более половины экспортной рыбы продали в Южную Корею

Камчатстат подсчитал объём экспорта рыбы и морепродуктов в 2012 году. На экспорт камчатские предприятия отправили рыбопродукции на 514,7 млн долларов США, в том числе рыбы мороженой – на 429,0 млн долларов, это больше по сравнению с прошлым годом на 7,8 % и на 16,0 % соответственно.

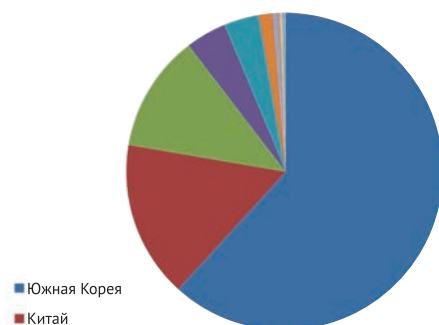
На международном рынке рыбной продукции работали 57 камчатских предприятий. В общем объёме экспорта доля поставок составила:

61,8 % – в Южную Корею,
15,9 % – в Китай,
11,9 % – в Японию,
4,1 % – в США,
3,6 % – на Виргинские острова (Британские),
1,4 % – в Белиз,

0,4 % – на Сейшельские острова,
0,3 % – в Соединённое Королевство и на Украину,
0,2 % – в Гонконг,
0,1 % – в Сингапур.

Статистики также подсчитали средние контрактные цены на экспортируемую продукцию. Судя по расчётам специалистов, в 2012 году произошёл рост цен на крабы мороженные с 9 900 долл. за тонну до 10 800 долл. и на консервы из рыбы – с 14 400 долл. за 1 тонну до 16 300 долл. В то же время не изменилась цена на мороженую рыбу – 1 700 долл. и креветки – 7 200 долл., а также рыбную муку – 1 200 долл. А на филе рыбы мороженое цена даже упала – с 2 700 долл. до 2 000 долл.

*Источник: Вечерние вести
Петропавловска, 22.02.2013*



■ Южная Корея
■ Китай
■ Япония
■ США
■ Британские острова
■ Белиз
■ Сейшельские острова
■ Соединённое Королевство
■ Украина
■ Гонконг
■ Сингапур

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ФОНД ВОЗРОЖДЕНИЯ, РАЗВИТИЯ ОЛЕНЕВОДСТВА И РЫБОЛОВСТВА В КАМЧАТСКОМ КРАЕ

Предприятие производит свежее замороженное мясо оленя, с использованием современной высококачественной упаковки (вакуумный пакет) и снабжает экологически чистым продуктом камчатских потребителей.

Предприятие работает над расширением ассортимента и улучшением качества выпускаемой продукции, уверенно завоёвывает доверие покупателей. Использует новейшее автоматизированное оборудование и уникальную технологию производства, разработанную технологами компании.

В 2014 году планируется открытие мясного завода по переработке мяса оленины и изготовлению деликатесов.

Стратегия развития производства предприятия нацелена, прежде всего, на сохранение, поддержку, развитие и укрепление национального природопользования.

Также одним из направлений деятельности фонда является вылов рыбы дальневосточных лососевых пород и корюшки.

Продукция предприятия
сертифицирована
в системах
обязательной
сертификации



Почтовый адрес: 683024, г. Петропавловск-Камчатский, а/я 284, тел./факс 8 (4152) 307-770
Юридический адрес: 688610, Камчатский край, Тигильский район, с. Усть-Хайрюзово, ул. Флотская, 17, оф. 2, тел./факс 8 (41537) 26-067. E-mail: fond-olen@mail.ru

ХРАНЕНИЕ РЫБОПРОДУКЦИИ



“ХОЛОД АВАЧИ”

ПРИБРЕТЕНИЕ, РЕАЛИЗАЦИЯ, ПРОИЗВОДСТВО МОРОЖЕНОЙ РЫБОПРОДУКЦИИ

Закключаем договоры
на хранение рыбопродукции

Продажа мешкотары!

683023, Россия, Камчатский край,
Петропавловск-Камчатский, пр. Победы, 79а
E-mail: holod_avachi@mail.ru



8 (415-2) 226-406, 226-528,
8 (415-2) 226-544, 226-530

В 2014 г. в Дальневосточном бассейне рекомендовано к освоению 3,523 млн тонн гидробионтов без учёта пресноводных рыб и возможного вылова лососей. Суммарный ОДУ меньше предыдущего на 91 тыс. тонн.

Из этого объёма 2,857 млн тонн приходится на морскую рыбу, 344,6 тыс. тонн – на моллюсков, 65 тыс. тонн – на ракообразных. Также рыбакам предложено добыть 231,7 тыс. тонн водорослей и 15 тыс. тонн иглокожих.

Общий рекомендуемый вылов минтая, главного промыслового объекта, уступает прошлогоднему на 64,6 тыс. тонн. Численность минтая продолжает снижаться практически во всех промысловых районах, за исключением Западно-Берингово-морской зоны и Петропавловско-Командорской подзоны. Сейчас общий рекомендуемый объём по бассейну составляет 1,614 млн тонн.

Заметно снижен и ОДУ корфо-карагинской сельди в Карагинской подзоне – на 49,6 тыс. тонн. Это связано с тем, что единственное урожайное поколение 2008 г., позволившее начать добычу в прошлом году, уже выходит из промысла, и в 2014 г. изъятие сельди не должно превышать 75 тыс. тонн. В целом общий допустимый улов корфо-карагинской сельди рекомендован в объёме 425 тыс. тонн.

ОДУ камбалы на 8,7 тыс. тонн меньше прошлогоднего и составляет 109,2 тыс. тонн. Основное снижение её численности наблюдается в подзоне Приморье и Северо-Охотоморской подзоне, некоторый прирост запасов камбалы наблюдается в районе Курил.

Общий допустимый улов трески увеличен, но незначительно – на 3,6 тыс. тонн. Рост запасов трески в Западно-Берингово-морской зоне компенсирован их снижением в Приморье, Камчатско-Курильской и Западно-Камчатской подзонах. В 2014 г. дальневосточные рыбаки могут рассчитывать на 123 тыс. тонн трески.

Вырос ОДУ и у крабов, их рекомендуемый объём вылова в Дальневосточном бассейне составляет 49,4 тыс. тонн. Состояние запасов камчатского краба позволяет увеличить общий разрешённый вылов в Западно-Камчатской и Камчатско-Курильской подзонах. Основным объектом промысла среди ракообразных, краб-стригун опилио, находится в стабильном состоянии, увеличение объёмов его ОДУ рекомендовано для Западно-Берингово-морской зоны и Восточно-Сахалинской подзоны, в Приморье же, напротив, ожидается прохождение пика численности и последующее постепенное сокращение количества промысловых особей.

Объёмы вылова терпуга не должны превышать 90 тыс. тонн. Его численность значительно снизилась в подзоне Приморье, несмотря на небольшое увеличение количества терпуга в Петропавловско-Командорской подзоне и Северо-Курильской зоне.

Специалисты уверены, что, несмотря на общее снижение рекомендуемых объёмов добычи, предстоящий промысловый год сложится для рыбаков вполне удачно, а представленный прогноз в полной мере отражает все изменения в состоянии запасов. За многолетнюю историю исследований биоресурсов Дальневосточного бассейна рыбохозяйственная наука не допускала существенных ошибок в прогнозировании запасов. Все известные случаи закрытия промысла отдельных объектов являются результатом естественной динамики их численности или чрезмерного браконьерского вылова.

Цифры, представленные на заседании секции, ещё будут утверждаться на Дальневосточном совете по промысловому прогнозированию, учёном совете ВНИРО и общественных слушаниях, а также проходить государственную экспертизу.

Источник: РИА Fishnews.ru
07.02.2013





ЕДИНЫЙ
СПРАВОЧНЫЙ
307-507

Предлагаем к продаже:

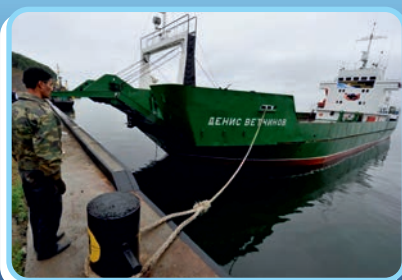
дизель-генераторы, аппараты
скороморозильные плиточные,
льдогенераторы, холодильные
витрины и шкафы. Необходимые
комплектующие и расходные
материалы для холодильного и
теплого оборудования.

В наличии и на заказ.

Всегда в наличии:

Керосиновые тепловые шкафы,
сборные холодильные камеры и
моноблоки.

мкр Кирпичики



ООО «Дальневосточная Утилизирующая Компания»

Основана в 2000 году. На сегодняшний день одним из основных видов деятельности предприятия является транспортировка генеральных грузов, контейнеров, автотехники, тяжелой техники в отдаленные прибрежные районы Камчатки Восточного и Западного направлений.

К вашим услугам:

- 2 новых транспортных судна, с возможностью перевозить до 800 тонн различных грузов на каждый борт, в том числе крупногабаритных;
- терминал погрузки, находящийся по адресу: бухта Чавычная, 19. Причал терминала оборудован гусеничным краном грузоподъемностью 200 тонн.

Характеристики судов

Два новых транспортных судна имеющие следующие общие характеристики:

- грузоподъемность каждого судна - 800 тонн;
- площадь грузовой палубы - 520 квадратных метров;
- нагрузка на грузовую палубу - 40 тонн на квадратный метр;
- длина аппарели - 8 метров, нагрузка на аппарель может достигать 90 тонн;
- район плавания - смешанный (река-море);
- ледовый класс, позволяющий вести круглогодичную работу в морских районах, с возможностью подходить к необорудованным берегам, принимать и выгружать колесную и гусеничную технику, любые негабаритные грузы.

**Мы обеспечим оперативные
регулярные рейсы
в удобные для вас сроки
по приемлемым ценам**

Контакты:

307-334,
307-332,
307-331,
+7-914-782-00-56



Камчатский краб

Промысел краба возобновится в 2014 году

Промысел камчатского краба на Западно-Камчатском шельфе, закрытый с 2008 года, возобновится в 2014 году, официально сообщил глава Росрыболовства А. Крайний. Напомним, что промысел краба был закрыт в связи с угрозой популяции с 2005 по 2007 годы и с 2008 года по настоящее время. «В Правила рыболовства внесены изменения об открытии промысла камчатского краба (на Западно-Камчатском шельфе). Я уверен, что до конца года эти правила выйдут. Промысел будет открыт, скорее всего, со следующего года», – сказал Крайний.

Он отметил, что благодаря закрытию промысла ситуация с камчатским крабом улучшилась. «Я лично очень хочу, чтобы промысел был открыт как можно скорее по одной простой причине:

сегодня идёт массовое браконьерство. Когда мы откроем западную Камчатку для рыбаков, у которых есть договоры, эти рыбаки станут нашими первыми помощниками в борьбе с браконьерами, потому что браконьеры отнимают у них бизнес. Не платя никаких налогов, обрушивают цену на краба на рынке», – отметил глава Росрыболовства.

В соответствии с прогнозом отраслевой науки с открытием промысла на Западно-Камчатском шельфе будет разрешено добыть 5,7 тыс. тонн камчатского краба.

kamtime.ru, 11.09.2013



От редакции: Промысел закрыт, а на рынке 6 км десяток продавцов открыто продают камчатского краба...

Промысел мидий могут возобновить у берегов Камчатки



Сейчас этот деликатес привозят к нам на полуостров из других регионов и стран. При этом на Камчатке находится одна из самых крупных в мире популяций этого моллюска. С просьбой разрешить промысел мидий в Росрыболовство обратились специалисты КамчатНИРО. По их расчётам, если решение будет положительным, уже в этом году рыбопромышленники смогут добыть около 500 тонн этого морепродукта.

Авторадио, 27.03.2012

Компания Marel – это ведущий мировой поставщик современных систем, оборудования и сервисного обслуживания по переработке птицы, рыбы, мяса

Наш отраслевой центр рыбопереработки предлагает перерабатывающим предприятиям любого масштаба инновационные решения: от весов до комплексных технологических линий под ключ

Обращаем ваше внимание на то, что у компании Marel есть сервисный инженер в Петропавловске-Камчатском

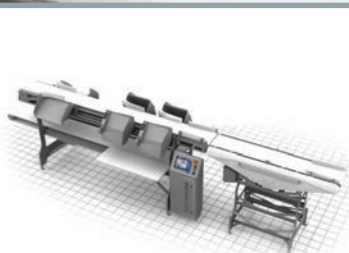
ООО «Марел Фуд Системс»

Адрес: 123458, Российская Федерация, г. Москва, проезд № 607, д. 30, оф. 602

Тел./факс: (495) 228-07-00 / (495) 228-07-01

E-mail: info.ru@marel.com

<http://www.marel.com/russia/>



marel

Рыбные бренды Камчатки



**Дикое Лосось
Камчатка**



Советский консервированный краб под брендом Chatka стал известен за рубежом с 1930-х годов.

Филе

Филе – это рыба, разделанная по длине вдоль позвоночника на две продольные половины, с удалёнными позвоночником, плавниками, чёрной пленкой.

Применяемые сокращения и международные обозначения:

Fillet skin less – филе обесшкуренное или филе без кожи (БШ или б/к);

Fillet skin on – филе необесшкуренное или филе на коже (НШ);

IQF (Individually Quick Frozen) – индивидуальная быстрая заморозка;

QFB (Quick Frozen Block) – быстрая заморозка блоком;

Glaze - глазурь.

б/г – безголовый

х/к – холодного копчения

с/к – синекорый (палтус)

в/у – вакуумная упаковка

б/б – белобрюхая (камбала)

ж/п – желтопёрая

ж/б – жестяная банка

ЗВ – звёздчатая (камбала)

ДВ – дальневосточный

т/о – тихоокеанский

н/р – неразделанный

б/к – белокорый (палтус)

псг – потрошёная с головой

пбг – потрошёная без головы

умз – с вкусом морского зверя

с/м – свежемороженый

Кукумария, или морской огурец

В последнее время у жителей Камчатки приобретает всё большую популярность кукумария. Что же это такое?

Кукумария – это морское животное, обитающее в Охотском, Японском и Баренцевом морях. В Китае и Японии кукумария является деликатесом. Она обладает прекрасными вкусовыми качествами и уникальными полезными свойствами. Из кукумарии производят лекарственные препараты.



Кукумарию не употребляют в сыром виде. Из неё готовят салаты, холодные и горячие закуски, самостоятельные блюда. Кукумарию необходимо долго варить – от двух до четырёх часов, в зависимости от рецепта блюда.

Полезные свойства кукумарии:

- укрепляет иммунную систему человека, оказывает общеукрепляющее действие на весь организм;
 - обладает лечебными и профилактическими свойствами заболеваний сердечно-сосудистой системы, укрепляет сосуды и сердце;
 - способствует угнетению злокачественных образований, снижает вероятность возникновения онкологических заболеваний. Препараты, содержащие кукумарию, используют для лечения предраковых болезней и рака;
 - благотворно влияет на работу печени и почек;
 - помогает нормализовать работу щитовидной железы и эндокринной системы;
 - рекомендуется людям, страдающим сахарным диабетом;
 - полезна для нервной системы;
 - чрезвычайно полезна для суставов и соединительной ткани скелета человека;
 - её регулярное употребление повышает сексуальную активность у мужчин.
- chudesalegko.ru

Рыболовецкий колхоз имени В. И. Ленина в будущем году планирует приступить к выпуску продукции из кукумарии.

Сайт за 1 000 руб. в год

**Больше никаких сборов!
Не нужно платить за домен,
за хостинг, содержать
программиста**

При этом вы в любое время можете:

- 1) загрузить прайс-лист в Excel
- 2) загрузить фотографии
- 3) разместить объявления о вакансиях
- 4) разместить новости компании
- 5) отметить своё местоположение на Яндекс-карте и др.



**Тел. 300-444
kamlife@mail.ru**

Планируемые: рыба, краб

Создание хозяйства марикультуры «Бухта Вилучинская»

Описание

1. Развитие на Камчатке марикультуры в части культивирования гидробионтов:

- водорослей – ламинария, алярия;
- моллюсков – мидия, гребешок, устрицы;
- иглокожих – морские ежи;
- садковое выращивание трески, форели, кижуча.

2. Организация культивирования и переработки объектов марикультуры:

- рыб – треска, лосося (форель, кижуч);
- водорослей – ламинария, алярия;
- моллюсков – мидия, гребешок, устрицы.

3. Воспроизводство тихоокеанских лососей:

- путём восстановления естественных нерестилищ и установки закрытых инкубационных модулей на р. Вилуче.

Наименование предприятия: ООО «Авача-Трал»

Основные акционеры:

физическое лицо – Резванов Владимир Геннадьевич

Основные виды выпускаемой продукции:

продукция марикультуры (водоросли, моллюски, рыба, иглокожие)

Общая площадь морской акватории позволяет обеспечить ежегодное культивирование и доращивание по сырцу:

моллюски:

1 500 тонн – мидия;

200 тонн – гребешок;

водоросли:

600 тонн – ламинария;

200 тонн – алярия;

рыба:

100 тонн – лосось;

200 тонн – треска;

иглокожие:

50 тонн – морской еж

Финансовая оценка проекта

Общая стоимость проекта (в млн руб.): 150

- в т. ч. собственные вкладываемые средства: 30

- в т. ч. запрашиваемые инвестиции: 120

Основные показатели эффективности проекта

Нормативный срок строительства (реализации) проекта: 3 г.

Период окупаемости: 0

Внутренняя норма рентабельности (IRR): 80,4 %

Формы возврата инвестиций: денежные средства

Плавучий комплекс для воспроизводства и передержки камчатского краба бассейновым способом

Искусственное воспроизводство камчатского краба с целью пополнения и поддержания в максимально стабильном состоянии популяций крабов восточного и западного побережья Камчатки.

Наименование предприятия: Р/А «Пасифик Маркет»

Руководитель:

Рогатин Геннадий Викторович, председатель артели

Планируемая продукция (вводимые мощности)

Объём производства в одном комплексе: 300 000 молоди краба, 10 000 экз./год передержка живого краба.

Общая стоимость проекта (в млн руб.): 95

- в т. ч. собственные вкладываемые средства: 10

- в т. ч. запрашиваемые инвестиции: 85

Основные показатели эффективности проекта

Нормативный срок строительства (реализации) проекта: 1 г.

Период окупаемости: 2 г.

Внутренняя норма рентабельности (IRR): 70



Создание безотходного рыбоперерабатывающего комплекса

Описание

Наименование предприятия: «Аллимпекс-Камчатка»

Создание инновационного экологически чистого производственного комплекса по безотходной переработке рыбы и морепродуктов.

Производство филе планируется на территории г. Петропавловска-Камчатского не далее 0,75 км от прибрежной полосы Авачинской бухты.

Планируемая продукция

Выход на стабильный выпуск 8 500 тонн готовой к реализации конечным потребителем рыбной продукции, 2 000 тонн рыбной муки, 850 тонн ветеринарного и медицинского рыбьего жира, 2 000 тонн органических удобрений и кормовых добавок.

Финансовая оценка проекта

Общая стоимость проекта (в млн руб.): 540

- в т. ч. собственные вкладываемые средства: 131,3

- в т. ч. запрашиваемые инвестиции: 408,7

Основные показатели эффективности проекта

Нормативный срок строительства (реализации) проекта: 0

Период окупаемости: 3 г.

Внутренняя норма рентабельности (IRR): 85 %

Строительство высокотехнологичного завода мощностью 280 тонн готовой продукции в сутки в п. Ивашка

Описание

Глубокая переработка рыбной продукции и увеличение поставок высококачественной и рентабельной рыбопродукции на внешний и внутренний рынок.

Наименование предприятия: ООО «Восточный берег»

Основные акционеры:

Атанов Александр Леонидович

Гермаш Андрей Иванович

Мусаев Анатолий Алдабергенович

Чеботарёв Константин Юрьевич

Куликов Андрей Владимирович

Куликова Ирина Викторовна

Руководитель:

Батищев Николай Николаевич

Основные виды выпускаемой продукции

Свежемороженая рыба и рыбопродукция лососёвых и донно-пищевых видов всех способов разделки, а также икра.

Готовность к запуску завода 95%.

Финансовая оценка проекта

Общая стоимость проекта (в млн руб.): 978 636

- в т. ч. собственные вкладываемые средства: 438 752

- в т. ч. запрашиваемые инвестиции: 539 884

Основные показатели эффективности проекта

Нормативный срок строительства (реализации) проекта: 2013 г.

Период окупаемости: 5,2 г.

Внутренняя норма рентабельности (IRR): 24,80

ПОЛИУРЕТАНОВОЕ ПОКРЫТИЕ

Line-X представляет собой толстое эластомерное полиуретановое покрытие, которое профессионально распыляется на поверхность, сохраняя свой рельеф!

- Гибко и крепко схватывается с металлом, стекловолокном, деревом и многими другими поверхностями, покрывая весь рельеф
- Сохраняется всё пространство без потерь
- Не меняет свои свойства при температурах от -40 до +60 градусов Цельсия
- Превосходно защищает от неблагоприятных погодных условий, различных химических веществ, воды и воздействия влаги, царапин, грязи и трения
- Толстое, ударопрочное, звуко- и вибрацию удерживающее покрытие
- Устойчивость к воздействию химических веществ, в том числе хлора, бензина, дизельного топлива, краски, отбеливателя, органических растворителей, удобрения и т. д.
- Быстрый процесс затвердения, распылённый материал затвердевает в течение 5 секунд
- Если поверхность, покрытая средством Line-X, механически повреждена, её можно восстановить и сделать как новую
- Покрытие кузова автомашины средством Line-X занимает только 3-4 часа и гарантирует замечательное качество
- Line-X является взрывоустойчивым материалом

Line-X – признанный лидер отрасли!
Line-X является мировым лидером в области распыляемых защитных покрытий. Наши продукты используются в коммерческих, промышленных, сельскохозяйственных, военных и многих других целях. Line-X специализируется на производстве полиуретановых распыляемых эластомеров, за многие годы мы стали ведущими специалистами отрасли. Объединив свои знания, специальное оборудование и правильные материалы, мы производим высококачественное защитное покрытие Line-X



www.line-x-kam.ru



Тел.: 8-961-960-3652, 8-914-998-0475

2014

Январь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Февраль

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28		

Март

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Апрель

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

Май

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Июнь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Июль

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Август

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Сентябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Октябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Ноябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Декабрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Праздники

ЯНВАРЬ

13 День российской печати
21 День инженерных войск
25 День студентов
25 День штурмана ВМФ

ФЕВРАЛЬ

8 День российской науки
14 День святого Валентина
23 День защитника Отечества

МАРТ

8 Международный женский день
27 День театра

АПРЕЛЬ

1 День смеха
6 День геолога
12 Всемирный день авиации
и космонавтики
20 Пасха
30 День пожарной охраны

МАЙ

1 Праздник Весны и Труда
7 День радио
9 День Победы
28 День пограничника

ИЮНЬ

8 Троица
12 День России
29 День молодежи

ИЮЛЬ

3 День ГИБДД
13 День российской почты
13 День рыбака
27 День работника торговли
27 День Военно-Морского Флота
28 День PR-специалиста

АВГУСТ

2 День Воздушно-десантных войск
12 День Военно-воздушных сил
10 День строителя
27 День кино России

СЕНТЯБРЬ

1 День знаний

ОКТАБРЬ

5 День учителя
25 День таможенника
30 День автомобилиста
30 День инженера-механика

НОЯБРЬ

4 День народного единства
7 День Великой Октябрьской
социалистической революции
10 День милиции
27 День матери

ДЕКАБРЬ

12 День Конституции РФ
22 День энергетика



Редакция «Камлайф»:
300-444, 47-77-07

Удачи в море!

Разделка рыбы

Существуют следующие способы разделки рыбы:

- 1) неразделанная – рыба в целом виде;
- 2) жаброванная – рыба, у которой удалены жабры или жабры и часть внутренностей;
- 3) зябренная – рыба, у которой удалены часть внутренностей и грудные плавники с прилегающей частью брюшка; допускается оставлять жабры, икру или молоки;

4) полупотрошённая – рыба, у которой брюшко у грудных плавников надрезано, внутренности должны быть частично удалены;

5) потрошённая с головой – рыба, разрезанная по брюшку между грудными плавниками от калтычка до анального отверстия или далее, калтычок может быть перерезан; внутренности, в том числе икра или молоки, удалены, сгустки крови зачищены; жабры могут быть удалены. У крупных рыб вдоль позвоночника с внутренней стороны могут быть 1-2 прореза или прокола в мясистой прихвостовой части (без повреждения кожи);

6) обезглавленная – рыба, у которой голова с плечевыми костями и внутренности удалены без разреза по брюшку.

Могут быть оставлены в рыбе икра или молоки и часть внутренностей;

7) потрошённая обезглавленная – рыба, разрезанная по брюшку между грудными плавниками от калтычка до анального отверстия или далее, калтычок может быть перерезан, голова, внутренности, в том числе икра или молоки, удалены, сгустки крови зачищены;

8) полупласт – рыба, разрезанная по спине вдоль позвоночника от правого глаза до хвостового плавника, внутренности, в том числе икра или молоки, удалены, сгустки крови зачищены;

9) спинка – рыба, у которой срезана брюшная часть, удалены внутренности, жабры или голова с плечевыми костями; сгустки крови зачищены, жабры могут быть оставлены;

10) боковник – рыба, разрезанная по спинке вдоль позвоночника на две продольные половины, голова, позвоночник, внутренности удалены, брюш-



ная часть, а также плавники (кроме хвостового) могут быть удалены;

11) тёша – брюшная часть рыб в целом виде или в виде двух половинок. При необходимости тёша крупных рыб может быть разрезана на куски длиной не менее 15 см;

12) боковина – часть продольной половины рыбы, оставшаяся после отделения филе спинки. Рёберные кости и тёша оставлены, плёнки, сгустки крови зачищены;

13) филе – рыба, разделанная по длине вдоль позвоночника на две продольные половины, голова, позвоночник, плечевые кости, крупные рёберные кости, внутренности, плавники удалены. Допускается разрезать филе на поперечные куски длиной от 15 до 40 см, а также срезать брюшную часть;



14) филе спинки – рыба, разрезанная вдоль позвоночника на две продольные половины, голова, позвоночник, плечевые кости, плавники, внутренности удалены. Хвостовая часть удалена на уровне конца основания последнего луча анального плавника. Филе спинки отделяется выше боковой линии (на уровне 2-3 см). Допускается филе спинки разрезать на поперечные куски длиной 15–40 см, массой не менее 1,0 кг;

15) кусок – потрошённая обезглавленная рыба, у которой удалены плечевые кости и хвостовой плавник, которая разрезана на куски массой не менее 0,35 кг. Толщина куска в месте среза должна быть не менее 2 см. Кусок изготавливают из крупных экземпляров рыб;

16) кусочки – потрошённая рыба с кожей и позвоночной костью (или без нее), без головы, приголовка, хвостовой части, удалённой на уровне конца анального плавника и разделанная на поперечные кусочки толщиной не более 1,5 см;

17) ломтики – рыба без головы, приголовка, внутренностей, икры или молоки, плавников, позвоночной кости, кожного покрова и крупных рёберных костей, разрезанная на ломтики толщиной не более 0,5 см.

www.znaytovar.ru
Сентябрь 2013 г.

Маркировка консервов

Цифры в верхнем ряду маркировки означают дату, в нижнем — ассортиментный знак продукта (именно он указывает, что за рыба внутри) и номер предприятия-изготовителя.

Например, на банке в верхнем ряду стоят цифры 230809. Значит, консервы изготовлены 23 августа 2009 года.

В нижнем — 014157, где 014 — ассортиментный знак селёдки, а 157 — номер завода-изготовителя. Значит, в банке лежит именно селёдка, что бы на этикетке написано ни было.



банка № 6



банка № 22



Сборные круглые банки

- № 2 d = 99 мм, D = 103 мм, H = 27 мм, вместимость 0,175 л
 № 3 d = 99 мм, D = 103 мм, H = 40,4 мм, вместимость 0,25 л
 № 4 d = 72,8 мм, D = 76 мм, H = 70 мм, вместимость 0,26 л
 № 5 d = 83,4 мм, D = 87 мм, H = 52 мм, вместимость 0,24 л
 № 6 d = 83,4 мм, D = 87 мм, H = 57 мм, вместимость 0,27 л
 № 7 d = 72,8 мм, D = 76 мм, H = 84 мм, вместимость 0,32 л
 № 8 d = 99 мм, D = 103 мм, H = 53,2 мм, вместимость 0,353 л
 № 9 d = 72,8 мм, D = 76 мм, H = 95 мм, вместимость 0,370 л
 № 10 d = 50,5 мм, D = 54,0 мм, H = 59 мм, вместимость 0,106 л
 № 11 d = 99 мм, D = 103 мм, H = 70 мм, вместимость 0,475 л
 № 12 d = 99 мм, D = 103 мм, H = 82 мм, вместимость 0,580 л
 № 13 d = 99 мм, D = 103 мм, H = 124 мм, вместимость 0,895 л
 № 14 d = 153,1 мм, D = 157,1 мм, H = 172,5 мм, вместимость 3,02 л
 № 15 d = 215 мм, D = 218 мм, H = 250 мм, вместимость 8,820 л
 № 20 d = 59,5 мм, D = 63 мм, H = 63 мм, вместимость 0,155 л
 № 21 d = 99 мм, D = 103 мм, H = 21 мм, вместимость 0,130 л
 № 22 d = 74,1 мм, D = 77,4 мм, H = 39,8 мм, вместимость 0,140 л
 № 23 d = 59,5 мм, D = 63 мм, H = 76 мм, вместимость 0,195 л
 № 24 d = 50,5 мм, D = 54 мм, H = 54 мм, вместимость 0,095 л
 № 25 d = 50,5 мм, D = 54 мм, H = 84 мм, вместимость 0,155 л
 № 34 d = 50,5 мм, D = 54 мм, H = 42 мм, вместимость 0,07 л
 № 35 d = 59,5 мм, D = 63 мм, H = 47 мм, вместимость 0,115 л
 № 36 d = 50,5 мм, D = 54,0 мм, H = 76 мм, вместимость 0,140 л
 № 37 d = 91 мм, D = 95 мм, H = 27 мм, вместимость 0,150 л
 № 38 d = 83,4 мм, D = 87 мм, H = 46 мм, вместимость 0,21 л
 № 39 d = 50,5 мм, D = 54 мм, H = 114 мм, вместимость 0,215 л
 № 40 d = 91 мм, D = 95 мм, H = 42 мм, вместимость 0,245 л
 № 41 d = 91 мм, D = 95 мм, H = 70 мм, вместимость 0,410 л
 № 42 d = 91 мм, D = 95 мм, H = 76 мм, вместимость 0,445 л
 № 43 d = 72,8 мм, D = 76 мм, H = 114 мм, вместимость 0,370 л
 № 44 d = 91 мм, D = 95 мм, H = 95 мм, вместимость 0,570 л
 № 45 d = 91 мм, D = 95 мм, H = 126 мм, вместимость 0,770 л
 № 46 d = 72,8 мм, D = 76 мм, H = 109 мм, вместимость 0,425 л
 № 47 d = 153,1 мм, D = 157,1 мм, H = 267,5 мм, вместимость 4,47 л
 № 48 d = 223 мм, D = 228 мм, H = 253 мм, вместимость 9,590 л

Полезно знать

Некоторые торговцы наклеивают на консервы из дешёвой рыбы этикетки от консервированной рыбы благородных сортов.

Смотрите не на этикетку на консервной банке, а на заводскую маркировку, которая указана на верхней крышке.

Список ассортиментных знаков (номер зависит от способа приготовления рыбы):

сайра – 308, 931, 186, 177;
 сардинелла – 987;
 сельдь – 014, 484, 87Д;
 горбуша – 85Д, 203;
 печень трески – 010;
 килька балтийская – 352;
 сайра натуральная – 308;
 шпротный паштет – 316;
 сардина – Г 84;
 тунец консервированный – ГТН;
 скумбрия – 579, 513, 130, 307, 222, 896, 183, 166;
 ставрида – 514, 76К, 223, 162;
 салака – 610, 155.

Рыбные консервы должны храниться на более двух лет, так установлено ГОСТом

«Находкинская жестянобаночная фабрика», ООО
 Приморский край, Находка, 629900,
 ул. Астафьева, 1
 Тел: 8 (4236) 67-39-65, 67-39-64, 68-51-08

ОАО «Холмская жестянобаночная фабрика»
 694620, Сахалинская область, г. Холмск,
 ул. Советская, 85
 Тел.: 8 (42433) 2-01-38, 2-01-31, 2-02-92

Продвигаем продукцию в сети

Предлагая закупщику свой товар для поставки в сеть, думаете ли вы о его интересах? Осознаёте ли вы, что ему не нужен непосредственно ваш товар, – ему нужна эффективная товарная категория?..

Как же выстроить результативные взаимоотношения с закупщиком, учитывая его и ваши интересы? Предлагаем несколько полезных рекомендаций, которые помогут вам упростить задачу и лучше понять потребности байеров.

Найди себе нишу

Как правило, в работающей сети магазинов нет проблем с точки зрения наполненности полок – здесь уже есть все группы товаров, которые должны быть представлены согласно концепции магазина. Байер или менеджер категории отвечает не за продажу конкретного товара в сети, а за эффективность категории в целом. Его цель – не просто поставить ещё один товар на и без того тесную полку – он хочет улучшить продажи по всей категории.

Конечно, для того чтобы изменить конфигурацию товарной категории и включить в неё новый товар, у последнего должны быть очень серьёзные преимущества – по потребительским свойствам – в первую очередь, ведь именно они позволяют обеспечить его оборачиваемость и выручку ретейлера. Во вторую очередь – товар должен отвечать ценовому сегменту и формату торговой сети. Выясните, в каком ценовом сегменте есть спрос и где конкуренция будет меньше. И если в процессе переговоров с закупщиком кроме низкой цены вам больше нечего предложить – будьте готовы к отказу.

Не расслабляйся!

Современные ретейлеры уделяют большое внимание оптимизации бизнес-процессов, снижению затрат и новейшим технологиям. И ждут того же от своих поставщиков. От вас могут потребовать изменений технологий работы, внедрения новых IT-решений, таких как электронный товароборот, штрих- и RFID-кодирование.

Москва

Крупнейшая российская розничная компания X5 Retail Group открывает в своей сети супермаркетов «Перекрёсток» специализированные рыбные магазины «Новый океан».

Компания «Посейдон» открыла фирменные магазины «Рыба». В каждом рыбном магазине широко представлены различные виды красной икры, рыбы горячего и холодного копчения, охлаждённой и замороженной рыбы и др.

В Москве заработала новая сеть рыбных магазинов «Рыбная мануфактура № 1» (группа компаний «Агама»). В планах руководства компании – до конца года открыть два десятка специализированных торговых точек в разных районах столицы.

Магадан

Производители Магаданской области начали продажу рыбы по сниженным ценам. Также в регионе планируется повысить доступность морепродукции с помощью рыбного рынка, под строительство которого уже выделен участок.

Владивосток

Во Владивостоке определяется круг инвесторов, заинтересованных в строительстве рыбного рынка. Ряд компаний уже выражает готовность участвовать в проекте.

Хабаровск

Министерство природных ресурсов Хабаровского края разрабатывает мероприятия по организации оптовых рынков и розничных сетей по продаже рыбы и рыбной продукции в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре.

Камчатка

В Камчатском крае производители рыбопродукции остро нуждаются в торговых площадях. В столице региона из 80 пустующих участков под рыбные павильоны удалось выделить только три.

*По материалам fishnews.ru
Сентябрь 2013 г.*

Ретейлеры, которые получают наш журнал:

X5 Retail Group

«Карусель», «Пятёрочка», «Перекрёсток», «Копейка»

Auchan Group

«Ашан», «Ашан-Сити», «Радуга», «Атак», «Леруа Мерлен», «Декатлон»

Metro Group

«Метро Кэш энд Кэрри», «Реал», «Медиа Маркт», «Сатурн»

«Магнит»

«Магнит»

«О`Кей»

«О`Кей»

«Лента»

«Лента»

«Дикси групп»

«Дикси», «Мегамарт», «Минимарт»

«Седьмой континент»

«Седьмой континент», «Наш гипермаркет»

Группа компаний «Виктория»

«Виктория», «Кэш», «Дёшево», «Квартал»

«Элемент Трейд»

«Монетка», «Монетка Супер», «Райт»

Корпорация «Гринн»

«Линия»

Группа компаний «Холидей»

«Холидей Классик», «Холди», «Сибириада», «Кора» и др.

«Азбука Вкуса»

Billa

«Зелёный Перекрёсток»

Вниманию ретейлеров, занимающихся рыбной продукцией!

Если вы хотите получить бесплатно наш журнал и открыть окно в мир качественной камчатской продукции от производителей, отправьте заявку на факс или электронную почту – и мы обязательно его вышлем.

Принимаем заявки на Рыбопромышленный справочник 2014
kamlife@mail.ru,
8 (4152) 300-444

Уже сейчас можно посмотреть информацию о производителях рыбной продукции на нашем сайте: Камчатка-2.ру (раздел Рыбопромышленный справочник)

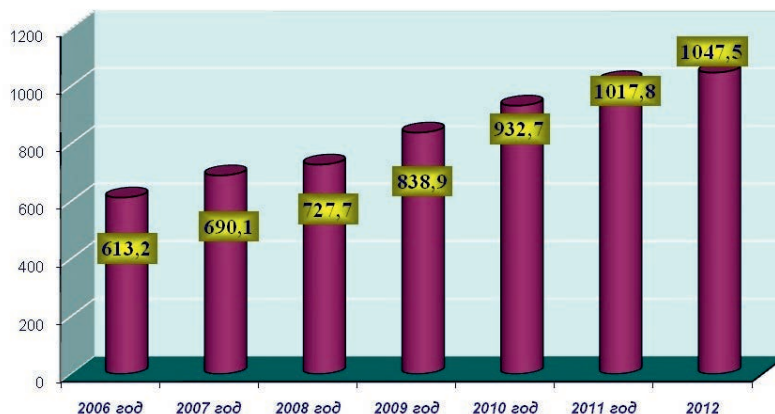
Информация об итогах работы рыбохозяйственного комплекса Камчатского края в 2012 году

По оперативным данным за 2012 год, крупными и средними предприятиями регионального рыбохозяйственного комплекса (без учёта субъектов малого предпринимательства) получена прибыль в размере 10,8 млрд рублей, что в 4 раза превышает уровень 2011 года.

В бюджетную систему Российской Федерации предприятиями регионального рыбохозяйственного комплекса перечислено 2,3 млрд рублей (без учёта поступлений в государственные внебюджетные фонды), что составляет 104,5 % к уровню 2011 года.

kamchatka.gov.ru, 07.02.2013

Вылов водных биологических ресурсов предприятиями рыбохозяйственного комплекса Камчатского края в 2006–2012 гг., тыс. тонн



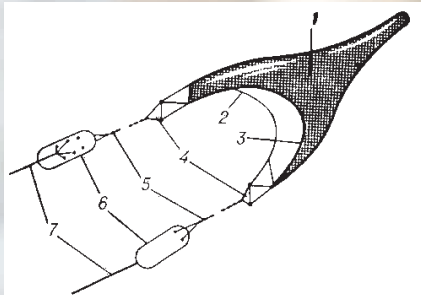
Цены на рыбу Сентябрь 2013 г.

(в рублях за кг)

Наименование	Оптовые цены во Владивостоке fishnotice.com	ТЦ «Вега»	Рынок 6 км	ТЦ «Шамса» на 10 км
Горбуша псг	65			
Горбуша б/г	78			
Горбуша н/р	70			
Горбуша пбг	62			
Кальмар, тушка	77	127	180	123
Камбала н/р,	33	131 б/г	100	109
Кета псг	80			
Кета б/г	85			
Кета умз	72			
Кижуч б/г	190			
Минтай б/г		50,8	60	
Минтай, филе		148	200	142–153
Краб			3 500 кг, 500 банка	
Корюшка вяленая			880–1 000	775–864
Камбала вяленая		609	550	
Консервы сайра		50,7	60	41,3
Консервы горбуша				21,99
Консервы печень минтая		48,7		43,99
Консервы икра минтая		49,6		50,33
Консервы кальмар				109
Нерка в вак. упак				723,6
Терпуг с/м				96,4
Навага с/м		114	80–190	85
Треска б/г			90	95
Палтус с/м		457	150–250	
Палтус, тушка			500	494
Сельдь с/м			120	
Макрурус с/м			70–95	
Голец с/м			30–60	
Корюшка с/м				183
Икра:				
Чавыча			2 600	
Кижуч			2 300–2 500	
Кета			1 800–2 500	
Нерка			1 900–2 200	
В банках (лососёвая)		275,5		
Креветки		725	600	
Гребешок		959	1 000	

Трал

Трал рыболовный – отцеживающее сетное орудие лова, буксируемое в воде специальным судном – траулером; предназначен для лова рыбы, представляет собой конусообразный мешок из сетного полотна, удерживаемый в раскрытом состоянии либо жёсткими элементами, либо гидродинамическими силами, возникающими при движении. При траловом лове рыба попадает в устье трала и увлекается в его куток (узкую концевую часть). После подъёма трала на борт траулера куток развязывается, и рыба выгружается в трюм или на палубу. Тралы бывают: донные, придонные, пелагические (облавливающие рыбу в толще воды – пелагиали), универсальные. Эффективность лова повышается благодаря применению приборов контроля параметров трала, с помощью которых можно следить за раскрытием трала, горизонтом его хода, накоплением в нём рыбы.



Общий вид рыболовного трала
1 – сетный мешок трала;
2 и 3 – верхняя и нижняя подборы;
4 – клячовки;
5 – кабели;
6 – распорные доски;
7 – ваеры.

Ярусный лов

Ярусный лов – это способ промышленного рыболовства объектов водного промысла (трески, тунца, палтуса, сайры), при котором используется крючковая снасть с наживкой, прикреплённая к длинному тросу – ярусу. Рыболовные суда, использующие этот способ рыбной ловли, получили название «ярусники».

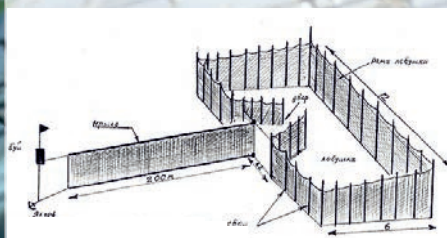
В штате Аляска в 120 км от побережья лежит континентальный шельф, в районе которого обитают самые большие популяции тихоокеанского палтуса и чёрной трески. За один пятитдневный рейс команда рыболовного судна может заработать около 200 000 долларов. За год рыболовецкие суда совершают около двенадцати рейсов к шельфу.



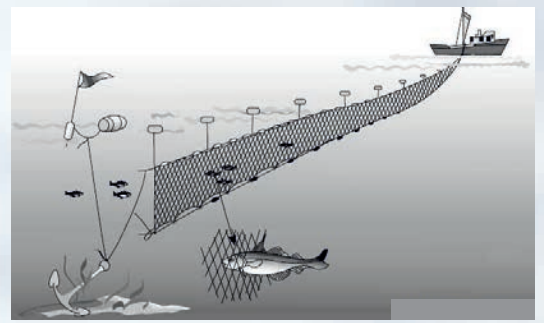
Ставные невода

Ставные невода представляют собой ловушку из сетного полотна, укреплённого на жёстком каркасе. Для основы каркаса используют деревянные сваи диаметром 6–8 см, которые забивают в грунт. Концы свай возвышаются над уровнем залива, каждая свая раскреплена оттяжками с якорями. Сваи, соединённые тросом, образуют жёсткую раму, к которой и подвешивают сетную часть ловушки. Верхняя часть сетки также находится над водой. Нижняя часть ловушки подтягивается к низу свай верёвочными кольцами, пропущенными через кольца и петли у основания свай. Это позволяет во время перебора сети отдавать низы невода и поднимать их к поверхности воды, а затем снова подтягивать к сваям.

Принцип действия ставного невода – лабиринт, т. е. рыба заходит в ловушку свободно, а выход из неё затруднён.



Дрифтер



Дрифтер (англ. «drift» – дрейф) – рыболовное судно, предназначенное для ловли рыбы, находясь в дрейфе, при помощи плоских сетей высотой от 3 до 15 метров и длиной до 5 000 метров, свободно плавающих после их постановки. Особенностью архитектуры таких судов являются низкий борт и свободная палуба в носовой части для механизмов, выбирающих сети.

Улов осуществляется дрифтерной (жаберной) сетью. Она похожа на волейбольную сеть, только движется вместе с подводными течениями прилива. Размер ячеек дрифтерной сети позволяет поймать за жабры рыбу определённого размера. Сеть с бум на конце выбрасывается с дрифтера в воду при помощи барабана, с которого она отматывается при помощи механического привода. Другой конец находится на корме рыболовецкого судна. Жаберная сеть находится в воде определённое время, по истечении которого она стягивается на судно.

Кошельковый невод

Сейнер (от англ. «seine» – кошельковый невод) – это рыболовецкое судно, ведущее промысловый лов рыбы при помощи кошелькового невода, поднимаемого грузовой стрелой. Каждую весну несколько лучших рыболовов съезжаются в живописный город Sitka на Аляске. Цель у всех одна – наловить как можно больше сельди. Но ловля рыбы в этом районе обходится недёшево – разрешение стоит около 300 000 долларов. Это быстрая, дорогая и опасная рыбалка. Короткий период рыбной ловли решает порой целые судьбы. За 30 минут лова одно рыболовное судно может заработать около 200 000 долларов.



Рис. 1 Окружение рыбы с помощью вспомогательного катера

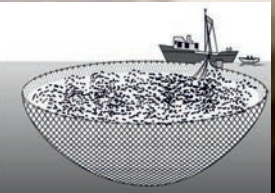
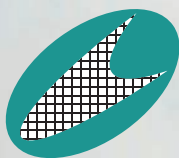


Рис. 2 Сжатие кошелькового невода и превращение в посылку для рыбы



Общество с ограниченной ответственностью

«АВАЧА-ТРАЛ»

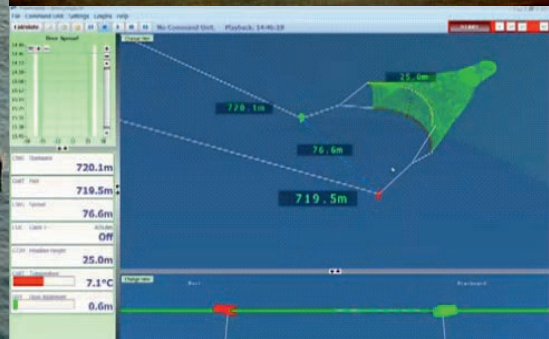
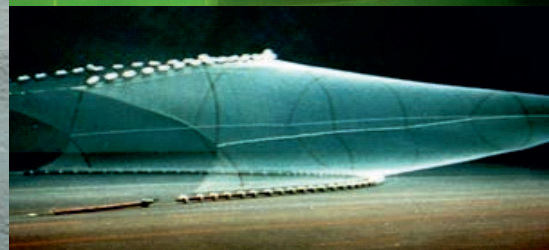
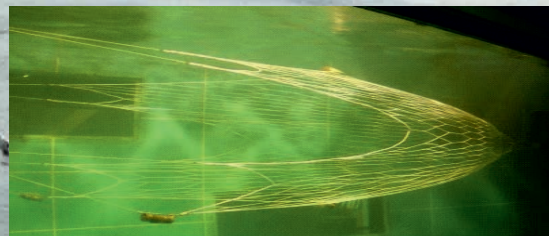
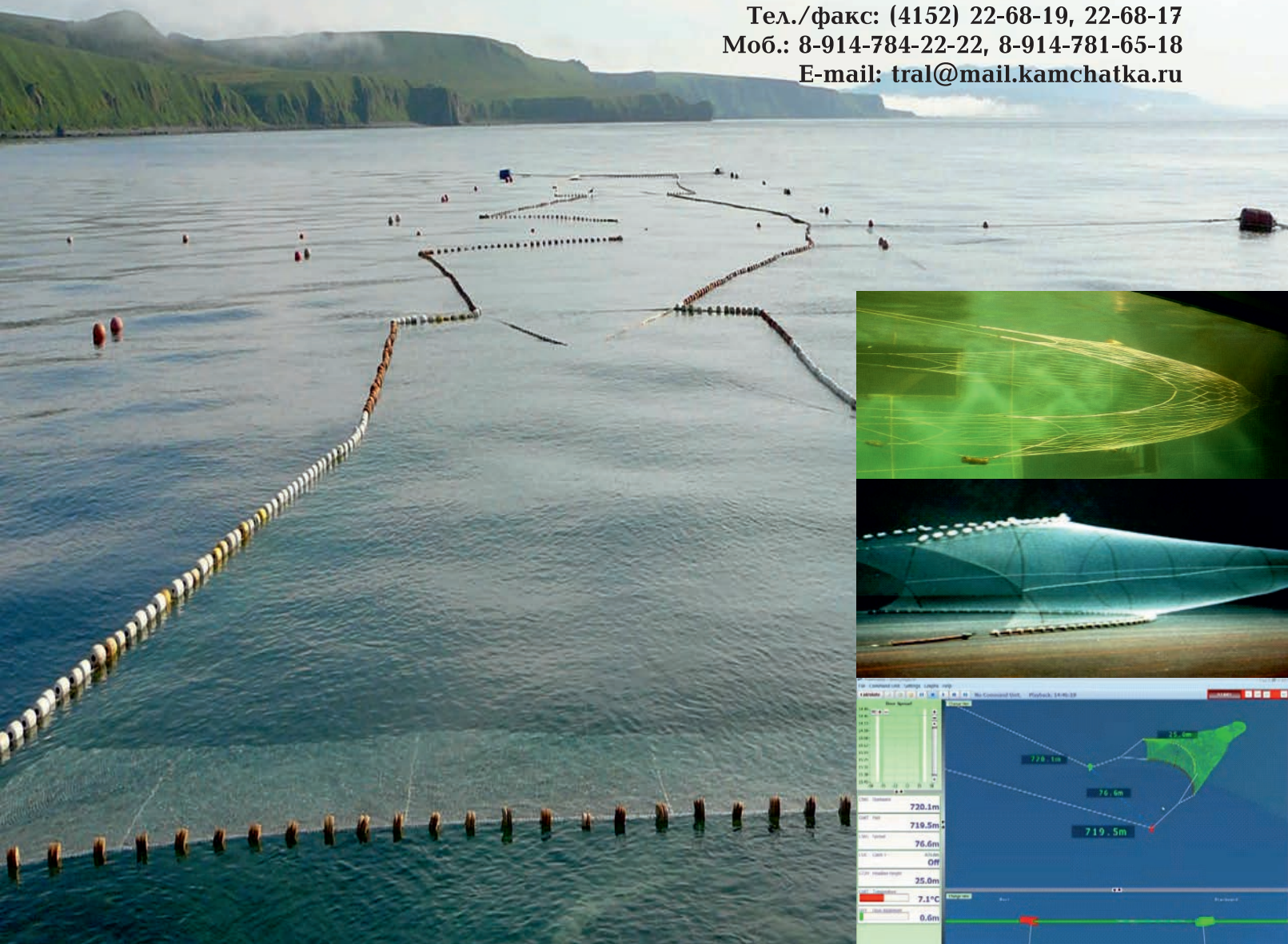
Петропавловск-Камчатский,

ул. Приморская, 96

Тел./факс: (4152) 22-68-19, 22-68-17

Моб.: 8-914-784-22-22, 8-914-781-65-18

E-mail: tral@mail.kamchatka.ru



Орудия промышленного рыболовства

Разработка, изготовление, ремонт, внедрение, настройка

Сегодня компания изготавливает все виды орудий промышленного рыболовства (разноглубинные, донные тралы; снюрреводы; кошельковые, ставные и закидные невода; дрейфтерные и донные, жаберные сети; ловушки и пр.).

Поставка, продажа

- канатной и сетеснастной продукции
- деталей промышленного рыболовства



Судостроительные заводы, новейшая история

**Судостроительный завод «Авангард»
(Петрозаводск, 1939–2010)**



«Сегодня уже можно констатировать факт, что знаменитого завода, известного не только в Карелии, но и за её пределами, входящего в список стратегических предприятий России, практически не существует. Остались только название и 17 сотрудников, пятеро из которых – рабочие, выполняющие последние обязательства оборонного характера перед заказчиком – министерством обороны страны.

В лучшие времена на «Авангарде», выпускавшем минные тральщики, работало более двух тысяч профессионалов, завод был известен своими надёжными трудовыми династиями.

На огромной заводской территории – непривычная тишина. Уже и прежние производственные площади предприятию не принадлежат, всё постепенно расходуется по чужим рукам. Пирса «Авангард» тоже лишился, у него не осталось ни одного складского помещения. Большинство сотрудников перешли на Онежский судостроительный завод. Но и там, как оказывается, тоже не всё гладко. В фанфары ударили, торжественно спустили на воду сухогруз «Карелия», приурочив это к 90-летию республики, а теперь сотрудникам предлагают ехать на работу в другие города, закладки нового теплохода в Петрозаводске не намечается.

- Мы обращались во все инстанции, – говорит председатель профсоюзного комитета «Авангарда» Елена Еремеева. – Спрашивали у отраслевого министерства: нужен ли наш завод? Нам прислали ответ: «Авангард» – стратегическое предприятие, и его надо сохранить. Но кто будет этим заниматься, если конкурсное производство до сих пор не могут ввести? Общая кредиторская задолженность составляет более трёхсот миллионов

рублей. Даже если и продадут имущество, погасить все долги не удастся».

Источник: <http://politika-karelia.ru>

Судостроительный завод «Авангард» включает два предприятия: ОАО «Судостроительный завод «Авангард» (судостроение военное и гражданское, судоремонт, выработка тепловой энергии, ремонт и модернизация железнодорожной техники и вагонов) и ООО «Компания «Авангард» (станкостроение, металлообработка, изготовление металлических конструкций). В 2004 году решением правительства РФ «Авангард» назначен единственным исполнителем в стране по строительству и ремонту базовых тральщиков проекта 12650.

В 2010 году завод признан банкротом, здания распроданы за долги.

nextrus.ru

**ОАО «ХК Дальзавод» (Владивосток,
1895–2009)**



ОАО «ХК Дальзавод» – крупнейшее судоремонтное предприятие Дальнего Востока, располагает тремя сухими доками площадью более 7 тыс. кв. метров каждый. 20 % акций Дальзавода внесены в уставный капитал ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», которое является дочерним предприятием ОАО «Объединённая судостроительная корпорация».

Дальзавод – крупнейшая ремонтная база Тихоокеанского флота России, один из двух российских судостроительных заводов, стоящих у незамерзающих гаваней.

«В самом конце 2009 года крупнейшее судоремонтное предприятие Приморья – Дальзавод ОАО «ХК Дальзавод» – полностью прекратило свою деятельность. 31 декабря стало последним рабочим днём на когда-то ведущем предприятии отечественного судоремонта.

В связи с ликвидацией предприятия почти тысяча человек из трудившихся на нём в последние месяцы 1 165 сотрудников были уволены и пополнили ряды безработных во Владивостоке. Задержались лишь 150 человек – бухгалтеры, расчётчики, сотрудники отдела кадров да охранники, которые ещё некоторое время будут задействованы в обеспечении процесса полной ликвидации производства.

По информации председателя первичного профсоюзного комитета Дальзавода Николая Бомко, планируется, что примерно 400 человек из уволенных дальзаводчан: корпусники, трубопроводчики, дизелисты, сварщики, ряд инженерно-технического персонала – примет предприятие ОАО «Дальзавод». Это общество также занимается судоремонтом, в том числе и военным. В частности, планировалось поставить на ремонт два боевых корабля Тихоокеанского флота – БПК «Адмирал Пантелеев» и гвардейский ракетный крейсер «Варяг». «Малому» Дальзаводу, как его называют сами сотрудники, принадлежит и часть технологических объектов, бывших ранее в собственности ОАО «ХК Дальзавод», в частности плавучий док и сухой док номер 2, что расположен на территории Дальзавода в районе «Луговой». Также используется на правах аренды сухой док номер 3, что в районе остановки «Дальзавод».

Источник: <http://news.vl.ru>

Сегодня в одном из бывших дальзаводских цехов разворачивается автопроизводство компании Sollers. Этот во многом политический проект напрямую связан с «автомобильным противостоянием» между федеральным центром и дальневосточной окраиной. Ветераны Дальзавода называют это, казалось бы, благое начинание «полным беспределом»: «В настоящее время производится демонтаж технологической оснастки и оборудования в главном корпусном цехе (ЦКР) фирмой Sollers для сборки автомобилей. Цех, построенный по новым проектам, высотой 40 метров, с подъёмно-транспортными средствами в 50 т, уникальным оборудованием для изготовления корпусов любых судов, – всё это сдаётся в металлолом... И самое главное – увольнение работников завода предпенсионного и пенсионного возрастов, имеющих опыт работы в судостроитель-

ной промышленности, нанесёт только урон военному судоремонту – молодых специалистов в этой области не подготовили».

Источник: <http://www.premier.gov.ru>

В самом конце 2010 года то, что осталось от завода, вроде бы было выкуплено ОСК – Объединенной судостроительной корпорацией, которая была создана в 2007 году для скупки остатков судостроения и включает в свой состав большинство уцелевших судостроительных предприятий России. На сём история прославленного некогда завода окончательно погружается во тьму неизвестности. Во всяком случае, на сайте ОСК никаких актуальных упоминаний об ОАО «ХК Дальзавод» нет.

Р. С. Не удивительно ли? В медведевско-путинской России, оказывается, лихо банкротят и те предприятия, которые признаны стратегическими (оба описанных выше судостроительных предприятия входили в список стратегических).

И всё это происходит не в лихие 90-е годы, а на рубеже смены «тучных» нулевых, когда страна захлёбывалась от нефтяных и газовых денег, на предстоящие 10-е под бравурные и пафосные речи и не менее обильные тосты и здравицы в честь модернизации.

Цинизм тандемодократов попросту устрашает. Ведь, к примеру, для спасения Дальзавода нужна была, в общем, смешная, по меркам российской нефтянки, сумма – около 0,5 миллиарда рублей (для сравнения: в 2010 году валютная выручка российской нефтяной отрасли составила не менее 200 миллиардов долларов, то есть около 6 трлн рублей).

В целом же судостроительная отрасль России, в особенности её гражданская часть, находится в крайне упадочном состоянии. Общий объём производства судов вряд ли дотягивает до 10–15 процентов от уровня 1990 года.

Кронштадтский морской завод (1858–2005)



Кронштадтский морской завод

Кронштадтский морской завод – крупнейшее судоремонтное предприятие Военно-Морского Флота России. Основан в Кронштадте в 1858 году как Пароходный завод, в 1922 году переименован в Кронштадтский морской завод, с 1997 года – Федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) «Кронштадтский морской завод» Министерства обороны РФ. Был подчинён Управлению судоремонтных заводов ВМФ. Имел лицензии на ремонт вооружения и военной техники, выполняет комплексные ремонты кораблей и судов ВМФ и гражданских. В лучшие годы на предприятии работало до 8 тысяч человек.

На Кронштадтском морском заводе в среду, 20 августа, – последний рабочий день. Предприятие со 150-летней историей оказалось банкротом.

На старейшем судоремонтном предприятии России – Кронштадтском морском заводе – объявлен локаут. Сегодня, 20 августа, все сотрудники, почти 700 человек, будут уволены в связи с сокращением штатов.

О причинах того, что предприятие со 150-летней историей оказалось банкротом, «Эху Петербурга» рассказал директор завода Марат Аюпов: «Разрушено эффективно действующее предприятие. Надо понимать, что 100 % акций этого предприятия принадлежит государству в лице ФГУП «Кронштадтский морской завод». Единственное, о чём мы просили, – это не блокировать работу коллектива и завода, дать возможность полноценно работать, а вопрос о принадлежности завода решать цивилизованно на уровне владения пакетом акций. Нас никто не услышал, предпочли довести ситуацию до того, до чего её довели. Имущественный комплекс возвращен в ФГУП, ФГУП является бан-

кротом. Я считаю, нас «убили» намеренно».

В письме отмечалось, что «завод – уникальное предприятие с пятью сухими доками, позволяющими производить комплексный ремонт и модернизацию судов длиной до 220 метров и шириной до 35 метров». «В декабре 2007 года было принято решение на высшем уровне о создании на базе Кронштадтского морского завода сервисного центра по ремонту кораблей Балтийского флота».

Источник: <http://gazeta.spb.ru>
Август 2005 г.

Вице-премьер Игорь Сечин одержал первую победу на посту председателя совета директоров Объединённой судостроительной корпорации (ОСК). Петербургская группа «Музей», которую ОСК обвиняла в попытке рейдерского захвата ФГУП «Кронштадтский морской завод» (должен войти в ОСК), продала корпорации права требования к заводу на 950 млн руб. всего за 385 тыс. руб. Получив 90 % кредиторской задолженности завода, ОСК может вывести его из процесса банкротства и беспрепятственно включить в свою структуру, рассказывает газета «Коммерсант». Как стало известно, ОСК получила около 90 % кредиторской задолженности Кронштадтского морского завода и сможет определять его дальнейшую судьбу. Завод, специализирующийся на ремонте военных кораблей, находится в процессе банкротства, в марте 2005 года на нём было введено внешнее управление. 21 марта 2007 года был издан указ президента № 394 о создании ОСК, по которому Кронштадтский морской завод должен быть акционирован и войти в ОСК.

Источник: <http://www.maonline.ru>
Апрель 2007 г.

К 2008 году количество работающих сократилось до 600–700 человек.

В 2008–2010 гг. ФГУП «Кронштадтский морской завод» де-юре продолжал существовать как часть Объединённой судостроительной компании. Однако подспудный конфликт между министерством обороны, которому раньше принадлежал завод, и ОСК, которое пыталось его выкупить в течение 2007–2011 гг., продолжался (с 2005 по 2008 год на заводе действовало два юридических лица: подведомственное министерству обороны ФГУП «Кронштадтский морской завод», проходившее процедуру банкротства, и созданное по плану внешнего управления частное предприятие ОАО «Кронштадтский морской ордена Ленина завод» (ОАО «КМОЛЗ», которому были переданы штат и все активы). В результате в 2008–2011 годах никакой производственной деятельности в сколь-нибудь значимых масштабах на его площадях не велось.

В начале 2011 года ОСК предъявила заводу ещё один иск почти на 1 млрд рублей.

Источник: <http://www.vedomosti.ru>

Комментарий «ЭФГ»: Как можно видеть на примере «Кронштадтского морского завода», даже формальное включение предприятия в «путинские новоделы» – ОАК или ОСК отнюдь не гарантирует выживание. Даже напротив, в случае, если предприятие сопротивляется чрезмерной интеграции, его могут, судя по всему, банкротить и намеренно, как это видно из иска ОСК к предприятию, в ОСК же и входящему.

Балтийский завод (1856–2011)

Продолжается странная история с затянувшимся банкротством одного из самых знаковых предприятий в российском судостроении – Балтийского завода.

Вот что пишет «Википедия»:

«В настоящее время Балтийский завод является лидером на рынке отечественного судостроения. Предприятие обладает мощнейшим конструкторским, производственным и экономическим потенциалом, который позволяет ему строить современные корабли и изготавливать продукцию судового машиностроения, отвечающие международным стандартам.

Самым значимым проектом современности является первая в мире плавучая атомная электростанция «Академик Ломоносов», строящаяся на данный момент на предприятии.

Предприятие основано петербургским купцом М. Карром и инженером-механиком императорской яхты «Невка» М.Л. Макфердсоном в качестве совместного корабельного, литейного, механического и судостроительного завода на юго-западном побережье Васильевского острова.

Полтора столетия завод строит технически сложные и уникальные для своего времени суда и корабли. Сегодня одним из важнейших направлений деятельности верфи является гражданское судостроение. За последние годы предприятие построило суда для крупных заказчиков из России, Германии, Голландии, Португалии, Норвегии, Швеции и других стран мира.

В начале XXI века Балтийский завод

играет ведущую роль в возрождении отечественного ледокольного флота: в 2004 году завод выиграл международный тендер ФГУП «Росморпорт» на строительство серии современных дизель-электрических ледоколов для эксплуатации в акватории Финского залива. Были построены два дизель-электрических ледокола – «Москва» и «Санкт-Петербург», последний был сдан заказчику в июне 2009 года. Таким образом, впервые после 30-летнего перерыва на отечественной верфи была построена серия линейных дизель-электрических ледоколов. В 2007 году предприятием был сдан атомный ледокол «50 лет Победы».

За 150-летнюю историю предприятия было построено более 500 военных кораблей, подводных лодок и гражданских судов. Со дня своего основания завод первым осваивал новые проекты судов и кораблей, которые в дальнейшем строили и другие российские верфи.

Балтийский завод испытывал серьёзные финансовые затруднения из-за долгов в 15 миллиардов рублей и фактического отсутствия собственника в течение всего прошлого года.

«Для своевременной выплаты зарплаты рабочим и развития производства уже создано новое юридическое лицо, на которое будут заключаться контракты. Ранее, в октябре, вице-премьер РФ Дмитрий Козак сообщил, что ЦБ РФ передал в управление ОАО «Объединённая судостроительная корпорация» (ОСК) акции Балтийского завода, которые на тот момент находились у него в залоге по кредитам Объединённой промышленной корпорации (ОПК) экс-сенатора Сергея Пугачева.

Помимо «Балтзавода», другие судостроительные активы ОПК (ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь» и ОАО «ЦКБ Айсберг») также были заложены в ЦБ по кредитам на 32 миллиарда рублей, выданным обанкротившемуся Межпромбанку, входящему в ОПК.

*Алексей Петрович Проскурин,
главный редактор,
«Экономическая
и философская газета»*

*Источник: Проект «Будущая
Россия – заветная Мечта любого
Землянина!»
30.03.2012*

Источник: <http://www.rosbalt.ru>





ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
"СКЕДИЯ-ШЕЛЬФ"

**ПРЕДЛАГАЕТ
СЛЕДУЮЩИЕ УСЛУГИ:**

Малое судостроение

(мотоботы, кунгасы, прорези, плашкоуты)

Судоремонт



Изготовление и монтаж металлоконструкций любой сложности



Изготовление ёмкостей для воды и ГСМ до 1000 м³

Монтаж магистральных и путевых трубопроводов пара, горячей и холодной воды



**умеренные цены,
сжатые сроки,
гарантия качества**

683030, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Сахалинская, 23
Тел./факс: 8 (4152) 24-29-77, 31-04-05

E-mail: skediya1@mail.ru

Завод «Звезда»

Дальний Восток станет центром гражданского судостроения

Настоящим прорывом в экономике Дальневосточного региона назвал министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока – полпред президента по ДФО Виктор Ишаев создание современной верфи в Приморском крае.

«Со строительством суперверфи в Большом Камне связаны перспективы гражданского судостроения на Дальнем Востоке», – отметил полномочный представитель президента. По его словам, стоимость проекта составит около 150 млрд рублей. Но такие серьёзные вложения в создание одной из самых современных и крупных верфей в нашей стране оправданны: они открывают для дальневосточной и в целом российской экономики новые горизонты по строительству крупнотоннажных судов водозмещением до 350 тыс. тонн.

Идея создания судостроительного завода на берегу незамерзающего Уссурийского залива не нова: ещё в 1946 году по предложению Иосифа Сталина Советом народных комиссаров было вынесено постановление о начале масштабной стройки. Но далеко идущим планам не суждено было сбыться – аграрная политика Никиты Хрущёва сместила акценты в строительстве Советского государства. В 50-е незаконченный проект был свёрнут, зато Приморье получило ещё один судоремонтный завод.

До недавнего времени предприятие в бухте Большой Камень занималось исключительно обслуживанием боевых кораблей Тихоокеанского флота. Сегодня ОАО «ДВЗ «Звезда» входит в структуру Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ОАО «ДЦСС») – дочернего предприятия Объединённой судостроительной корпорации (ОАО «ОСК»). И в последние три года на территории приморского завода ведётся строительство блока корпусообрабатывающих производств – первого этапа в развитии Судостроительного комплекса «Звезда».

Знаменательное событие произойдёт на предприятии уже нынешней осенью: в четвертом квартале 2012 г. начнётся установка двух автоматических машин термической резки листовой стали, прибывших в Приморье из Германии. На

очереди – автоматическая линия по производству микропанелей, гидравлический пресс мощностью 1 000 тонн, автоматизированная линия резки профиля, автоматическая машина лазерной резки листовых материалов. Всё оборудование изготовлено по специальному заказу для центра судостроения «Звезда». С его помощью уже в скором времени верфь сможет производить судовые конструкции весом до 300 тонн, спусковым весом готовых судов до 13 000 тонн.

В ДЦСС отмечают, что ввод в эксплуатацию цеха корпусообрабатывающих производств (КОЦ) станет первым шагом на пути к созданию верфи, которая обеспечит строительство сложных судов, в том числе арктического класса, и изготовление конструкций для офшорных платформ любого типа.

– Для нас вопрос строительства крупнотоннажной верфи не теряет актуальности уже более 10 лет. Сегодня даже государственные компании вынуждены заказывать корабли за границей. Нефтегазовые проекты, которые реализуются в России, требуют строительства значительно более крупных объектов, чем те, которые в настоящий момент способны создавать отечественные заводы, – обрисовал ситуацию заместитель генерального директора ДЦСС Юрий Фильченко.

По его словам, Приморье было выбрано для реализации проекта не случайно. Строительство крупнотоннажных специализированных объектов – очень сложная задача. С нуля такое создать невозможно, последствия любой ошибки могут быть катастрофическими. Поэтому строительство необходимо вести в сотрудничестве с мировыми лидерами в данной области. «Наша верфь в Большом Камне находится на расстоянии около 500 миль от Пусана. Такое расположение является экономически очень целесообразным для того, чтобы организовать межзаводскую кооперацию», – пояснил представитель ДЦСС, подчеркнув, между тем, что строящаяся в крае верфь на 100 % является государственным предприятием.

Кроме того, южное Приморье оказалось идеальным ещё и в плане природных условий. Удивительно, но это практически единственное промышленно развитое место в России, где зимой не замерзает побережье. К тому же в крае существует определённая инфраструктура,

есть возможность обеспечить производство необходимой рабочей силой.

Реализовывать проект, рассчитанный на период 2012–2018 гг., предполагается в несколько этапов. Первая очередь строительства, которая уже подходит к завершающей стадии, подразумевает создание блока корпусообрабатывающих производств и окрасочных камер. В течение 2013 года будет вестись строительство второй очереди – открытого достроечного стапеля, который позволит изготавливать корпуса длиной до 250 метров. Начнётся строительство цехов.

Третья очередь предполагает постройку крупнейшего в России сухого дока длиной 485 метров, шириной 114 метров, с преддоковыми площадками и причалами. И, наконец, в период реализации завершающей, четвертой очереди планируется создать производственные мощности для изготовления офшорных конструкций – специализированная верфь будет построена в бухте Пяти Охотников.

Планы на завтрашний день

– Цех корпусообрабатывающих производств начнёт функционировать уже в четвертом квартале 2012 г. Главное преимущество поэтапного строительства в том, что уже после завершения первой очереди заработает производство. Параллельно будет идти строительство судов и расширение мощностей предприятия, – поделился планами компании Юрий Фильченко. – После пуска первого этапа в КОЦе будут изготавливаться стальные конструкции – примерно 45 тыс. тонн металла в год. Для наглядности – это примерно 4 танкера длиной 200 метров или 3 танкера типа «Афромаркс» длиной 250 метров. Мы планируем уже следующим летом начать изготавливать первые товарные конструкции. После того как цех выйдет на проектную мощность (примерно в течение 5 лет), объём производства достигнет до 90 тыс. тонн металла в год.

Правда, отмечает он, в сравнении с мировыми объёмами производства запланированные для ДВЗ «Звезда» показатели, конечно, – скромные. К примеру, судостроительная компания STX, занимающая пятое место в мире по объёмам производства, перерабатывает в год 2 млн тонн металла. «Мы сейчас

готовимся начать с 45 тыс. тонн и гордимся этим, потому что отечественное судостроение за прошлый год в общей сложности сделало примерно 500 тыс. тонн металла. Так что для России строящийся цех, конечно, станет одним из крупнейших по объёмам переработки», – подчеркнул представитель ДЦСС.

Важным также является тот факт, что при строительстве верфи в Большом Камне всё оборудование и производительность труда закладываются на уровне лучших южнокорейских предприятий:

– Уровень автоматизации для производства достаточно высокий. На первом этапе плановый объём металла будут перерабатывать порядка 400 человек. На втором, когда завод перейдёт на двухсменный режим работы, – более 800 человек. Напомню, речь идёт о 45 тыс. тонн металла. На нашем крупнейшем на сегодняшний день российском судостроительном комплексе «Севмаш» в Северодвинске работает порядка 16 000 человек. Производят они 40 тыс. тонн металла в год, – привёл сравнительные данные Юрий Фильченков. – Так что запланированные нами показатели очень серьёзные. Чтобы их достичь, нам ещё многое предстоит сделать.

Расширение производства потребует привлечения квалифицированных кадров. В 2013 г. на предприятии откроется около 900 новых вакансий. Поэтому уже сейчас начинается подготовка персонала, которому предстоит работать на новейшем оборудовании. Все работники пройдут курсы под присмотром супервайзеров завода – изготовителя оборудования. Также будет организовано обучение в Германии, Южной Корее, в компаниях-партнёрах. Совместно с учебными заведениями Дальнего Востока будет запущена программа подготовки молодых специалистов.

К рыбакам – серийный подход

Сегодня в качестве расчётной единицы всех плановых работ ДВЗ «Звезда» пока выступают танкеры и снабженцы ледового класса. Оно и понятно – на данный момент только в этой области для судостроителей есть чётко обозначенные заказы и реальные проекты. Однако гражданский флот не ограничивается нефтегазовой сферой.

«Мы внимательно следим за развитием ситуации с рыбопромышленным судостро-

ением и принимаемыми в отрасли программами», – заверил нас заместитель генерального директора ОАО «ДЦСС». Однако до сих пор, по его словам, ни рыбакам, ни судостроителям не было предложено ни одного качественного, жизнеспособного проекта промышленного судна.

– Есть несколько проектов сегодня, которые разработаны в Санкт-Петербурге, в Норвегии для российских рыбаков. С моей точки зрения, как судостроителя, они нас устраивают. Не знаю, правда, насколько они подходят рыбакам. Но важно, что наша верфь будет готова к строительству среднетоннажных судов (морозильных траулеров и суперпроцессоров), а при необходимости и крупнотоннажников уже после окончания первого этапа строительства, – отметил собеседник информагентства. – Поэтому мы отслеживаем проекты, которые готовятся для рыбопромышленного флота, хотя и знаем, что у рыбаков есть большие вопросы по себестоимости строительства.

Рыболовецкие суда – действительно достаточно сложные в техническом плане проекты, подтверждает судостроитель. Поэтому строить единичные экземпляры слишком дорого и нерационально. Речь должна идти о сериях судов, это не только выгодно экономически, но и позволяет повышать качество работы и конечного результата.

Какое же количество судов, по мнению специалиста, будет достаточно для окупаемости проекта? Ведь, по некоторым расчётам, речь должна идти о 50 судах в год, по примеру ведущих мировых верфей. Насколько это применимо к российским реалиям?

– При таких расчётах речь наверняка идёт о маленьких судах. На самом деле у нас несколько иные показатели. Мы считаем, что для того, чтобы проект окупился и при этом имел реальную стоимость, достаточно и серии из 7 судов. Существуют серьёзные, подробные наработки, которые показывают, что стоимость головного судна превышает стоимость серийного почти на 70 %. И с выпуском каждого последующего судна производительность труда увеличивается, количество ошибок уменьшается, и примерно на седьмом можно уже выйти на оптимальный результат. Эти расчёты применимы к средне- и крупнотоннажным судам, – рассказал Юрий Фильченков.



Виктор Ишаев

При этом, отметил он, на ДВЗ «Звезда» будет функционировать три производственных линии, которые позволят одновременно строить небольшие суда, в том числе рыболовецкие, в существующем эллинге завода и крупные суда до 250 метров – на открытых стапелях.

– Так что мы очень внимательно следим за ситуацией, которая складывается на западе России, где сейчас реализуется несколько проектов. Знаем цену, знаем технические характеристики. Понимаем, что нужно сотрудничать с крупнейшими мировыми державами, которые являются сегодня лидерами в рыбном деле, например, Норвегия. И уже в будущем году мы готовы обсуждать с рыбаками дальнейшие планы, – отметил представитель руководства Дальневосточного центра судостроения и судоремонта.

Что же касается машинных механизмов, то судостроительные верфи никогда не занимаются их постройкой. Всё – от двигателей и насосов до промышленного оборудования и холодильников – закупается на специализированных предприятиях, в том числе зарубежных, и устанавливается на суда уже в готовом виде. Поэтому качество оснащения специализированного судна, что особенно актуально для рыбаков, – вопрос сегодня вполне решаемый.

Наталья Сычёва,
газета Fishnews Дайджест

www.kamchatka.gov.ru
24.09.2012.

Президент России поручил разобраться с ситуацией на Петропавловской судовой верфи

Президент России Владимир Путин поручил Министерству промышленности и торговли РФ разобраться в ситуации, сложившейся в ОАО «Петропавловская судовой верфь». Об этом РАИ «Камчатка-информ» сообщили в региональном отделении партии «Справедливая Россия». Депутат Заксобрания Камчатского края Михаил Пучковский напомнил, что в октябре, во время приезда на Камчатку, лидер партии «Справедливая Россия» Сергей Миронов встретился с трудовым коллективом ОАО «Петропавловская судовой верфь». На встрече рабочие жаловались на невыплату заработной платы, колоссальные долги и намеренное банкротство крупнейшего судоремонтного предприятия региона.

«16 октября Сергей Миронов обратился к президенту страны Владимиру Путину с просьбой принять меры для сохранения стратегически важного для Камчатки предприятия и помочь разрешить проблемы трудового коллектива, – рассказал Михаил Пучковский. – Сегодня стало известно, что глава государства поручил Минпромторгу РФ разобраться в ситуации и доложить о результатах».

По данным органов государственной статистики, на 1 октября 2012 года долги по зарплате перед 229 работниками ОАО «Петропавловская судовой верфь» составляли 18 млн 807 тыс. рублей.

Сложная ситуация с группой компаний Алексея Усова «Инвестхолдинг» возникла два года назад. В ООО «Пымта» и ОАО «Петро-



павловская судовой верфь», ООО «Судоверфьрыба» идёт процедура банкротства, введено внешнее управление. Все основные активы этих предприятий находятся в залоге у банков. Руководитель предприятий дисквалифицирован решением суда. Для погашения долгов по зарплате планировалось продать судно «Амурское», которое было оценено в 30 млн рублей. Также на торги было выставлено имущество Петропавловской судовой верфи. В отношении владельца предприятий возбуждено два уголовных дела по фактам невыплаты зарплаты работникам. Власти Камчатского края в конце лета 2012 года были вынуждены вмешаться в ситуацию, однако весь долг по зарплате перед судоремонтниками до сих пор не погашен.

«Камчатка-информ», 02.11.2012

ООО «СТАРК»

Покупка судов на лом Покупка лома металла в любом количестве

8-914-782-5353

«Металломонтаж»

С 1997 ГОДА.
ОПЫТ, СОЗДАЮЩИЙ РЕЗУЛЬТАТ.
ЖЕЛЕЗНО!



ООО «Металломонтаж» работает на Камчатке с 1997 года. Одним из приоритетных направлений предприятия является изготовление плавательных средств для рыбной промышленности. К путине 2013 г. мы изготовили прорези проекта СБ-36Б, трубчатые прорези, прорези каплёрные для подачи сырья в берег, кунгасы грузовые переборочные, переборочники ставного невода, лодки типа «бат» и «сабунка». Всего 68 единиц плавсредств. И это не предел для предприятия: производственная база общей площадью 7 302 м², находящаяся в собственности у учредителя, укомплектованная необходимыми станками и оборудованием, два крана плюс автомобиль с манипулятором, экскаватор для расчистки базы в зимний период, несколько грузовых автомобилей различной грузоподъёмностью для оперативной доставки металлопроката и вспомогательных расходных материалов, собственная трансформаторная подстанция для бесперебойного снабжения электроэнергией и, самое главное, несколько десятков высококвалифицированных работников и специалистов позволяют нам гарантировать заказчикам надёжный результат.

Сварщики ООО «Металломонтаж» имеют свидетельства Российского морского регистра судоходства. В изготовлении плавсредств используется металлопрокат, испытанный и освидетельствованный Российским морским регистром судоходства. При сварке применяются электроды, одобренные Морским регистром. На каждое плавсредство мы выдаём ПАСПОРТ в двух экземплярах — один экземпляр заказчик передаёт в регистрирующий орган, второй контрольный экземпляр заказчик оставляет у себя. Также мы изготавливаем сопутствующие изделия: бункеры, стапеля, буи, уключины, каплёры, зацепы, притапливатели, кольца, зюзги, разделочные столы, лотки, закладные изделия, производим изготовление и

монтаж металлоконструкций зданий и сооружений различного назначения.

ООО «Металломонтаж» является членом Союза строителей Камчатки, имеет свидетельства НАКС (Национального агентства контроля и сварки) о производственной аттестации технологии сварки на металлические строительные конструкции, закладные изделия железобетонных конструкций, паровые и водогрейные котлы, трубопроводы, сосуды, работающие под давлением. ООО «Металломонтаж» имеет большой опыт в изготовлении и ремонте котлов, циклонов, дымовых труб, вентиляционных систем, ёмкостей различного объёма и другого специализированного оборудования, производит реконструкцию котельных.

С 2001 года в структуре бизнеса также действует индивидуальный предприниматель Светлана Леонидовна Положенко — для тех предприятий, которые хотят снизить стоимость за счёт отсутствия НДС.

Юридические адреса и регистрационные данные:

ООО «Металломонтаж»

г. Петропавловск-Камчатский, пр. Рыбаков, 13/3, кв. 17.

ИНН 4101081959 КПП 410101001

ИП Положенко Светлана Леонидовна

г. Петропавловск-Камчатский, пр. Рыбаков, 13/3, кв. 17.

ИНН 410100288911

С 2002 г. производственная база и офис находятся по фактическому адресу: г. Петропавловск-Камчатский, ул. Высотная, 32а.



«МЕТАЛЛОМОНТАЖ» ГОТОВ ВЫПОЛНИТЬ И ВАШ ЗАКАЗ!

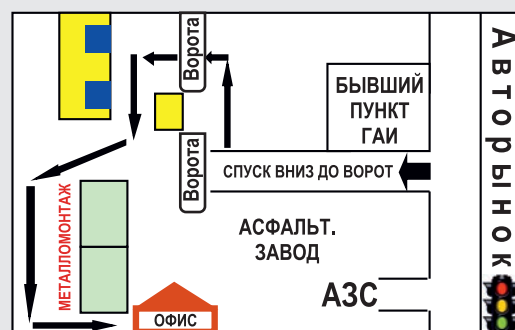


Директор-учредитель
Леонид Владимирович Положенко

ул. ВЫСОТНАЯ, 32А
г. Петропавловск-Камчатский

Тел./факс: **42-63-40**

ПН-ПТ: 08.00–17.00 (12.00–13.00)
baza426340@yandex.ru



О таком пополнении новыми судами сегодня даже нельзя мечтать

В 1959 г. УТРФ получило новую, построенную в Японии первую сельдяную базу «Ламут», а поисковые суда «Академик Книпович» и «Крузенштерн» впервые ушли далеко в океан, пересекли 180-й меридиан и обнаружили в Бристольском заливе большие скопления сельди. Именно этот год можно считать началом выхода камчатских рыбаков в Тихий океан.

Это было далеко не просто – на небольших СРТ переходить через океан и рыбачить у дальних берегов Канады и Аляски. Не просто было и для людей, и для самого судна. Большие сложности испытывали рыбаки и при тралении, так как СРТ не были оснащены приборами обнаружения рыбных скоплений. Как вспоминают ветераны, пользовались эхолотом да примитивным самописцем «Дельфин» или ещё более примитивным прибором НЭЛ-5Р. В основном рыбачили, полагаясь на собственные знания, умения, интуицию да ещё – рыбацкую удачу. Эти рейсы к берегам Северной Америки рыбаки называли школой мужества. И мечтали о тех днях, когда Камчатка начнёт получать

рыболовные траулеры нового поколения – БМРТ – большие морозильные рыболовные траулеры, на которые к тому времени уже пересели океанские рыбаки Мурманска, Приморья и Сахалина.

И вот в 1961 г. для УТРФ был построен на Черноморском заводе им. Носенко в г. Николаеве и в ноябре того же года прибыл в Петропавловск-Камчатский первый БМРТ «Браслав». Это было по-настоящему океанское судно с мощностью главного двигателя в 2 000 л. с. и грузоподъёмностью 600 тонн, автономность плавания составляла 80 суток. Обрабатывающий завод мог за сутки переработать до 65 тонн рыбы-сырца. Рыбаки с судов, стоявших в порту, ходили на «Браслав», чтобы подивиться на уютные каюты, просторный мостик, завод, огромные трюмы и, главным образом, на ковровые дорожки, которыми были застелены коридоры. Экипаж нового БМРТ комплектовался только из коммунистов и комсомольцев. Капитаном-директором назначили известного камчатского рыбака Николая Владимировича Сотникова,

который в тот же год был избран депутатом Верховного Совета СССР.

Вскоре пришёл второй БМРТ – «Хинган», а с 1963 г. эти траулеры стали поступать на Камчатку один за другим: «Опала» и «Николай Островский» (1963), «Узбекистан» и «Куба» (1964), «Ительмен» (1965), «Восход», «Трудовые резервы», «ХV съезд ВЛКСМ», «Пётр Овчинников», «Борис Горинский», «Алексей Махалин» (1966), «Юность», «Штурман Елагин», «Илларион Рябиков», «Пахачи» (1967). С пополнением флота УТРФ судами этого типа резко выросли уловы рыбы. Уже в 1963 г. БМРТ «Хинган» (капитан-директор В.А. Дубовицкий) за год добыл 11 тысяч тонн. В 1964 г. БМРТ «Н. Островский» (капитан-директор П.А. Рязанов) взял 15 тысячи тонн, поставив всесоюзный рекорд. В 1965 г. добыча БМРТ «Узбекистан» составила 13 тысяч тонн, за что его капитан-директор Георгий Васильевич Мещеряков получил звание Героя Социалистического Труда. Как тут не вспомнить 1938 г., когда рыбаки Морлова на Камчатке добыли тралением на весь круг всего-то 500 тонн.

fishmuseum.ru, 30.03.2007

Плавучий рыбоконсервный завод «Рыбак Камчатки» (1980 г.)

9 апреля 1980 г. в ковш Петропавловского морского рыбного порта зашло и встало к набережной самое крупное за всю его историю судно – новый плавзавод, прибывший в распоряжение базы «Рыбхолодфлот».

В тесную гавань плавзавод провёл лоцман Т. М. Кривоногов. Вот что он рассказывал об этой уникальной операции: «Удивительно маневренное судно! Прекрасно слушается руля... Конечно, предварительно мы с капитаном оценили обстановку у причалов порта, кое-какие суда отвели в сторону. Несколько беспокоила узкость при входе в ковш, но база отлично вписалась в неё. Собственно, и портовым буксирам работа выпала несложная: только придержали судно у причала да поджали его для обтяжки швартовых. Конечно, будь ветер, дело бы наше осложнилось: парусность у «Рыбака Камчатки» громадная».

«Рыбак Камчатки» был заметно длиннее, чем привычные для камчатцев плавбазы типа В-69. Главный двигатель мощностью 8 900 л. с. сообщал ему скорость хода 15 узлов. Этот плавучий город, названный в честь самых главных камчатских людей, населяли четыре сотни человек. В их распоряжении находились столовые, способные одновременно разместить 156 человек, кинозал на 98 мест, комната отдыха, библиотека, госпиталь для мужчин и женщин, операционный блок и другие медицинские кабинеты. Завод был способен принять и обработать в сутки до 380 т сырца. Новое судно посетили высокие руководители. Первый секретарь обкома КПСС Д.И. Качин, сам в прошлом рыбак, охарактеризовал его как «начало совершенно новой страницы в развитии камчатской рыбной промышленности». Теперь завод мог начать консервирование новых видов рыб: сайры, скумбрии, ставриды непосредственно в море, а не на берегу, как ранее.

npacific.ru

Историко-краеведческий сборник, выпуск № 7, 2004 г.



Плавучий рыбоконсервный завод «Рыбак Камчатки»



Первая современная камчатская плавбаза «Ламут»



Плавбаза «Чукотка» и БМРТ «Хинган»



Плавбаза «50 лет Октября»

Фото: npacific.ru

Первые БАТМы на Камчатке



Траулер «Алексей Стаханов» (1978 г.). Суда этого типа в 1974 г. начал строить Черноморский судостроительный завод в Николаеве. Они могли ловить рыбу донным и разноглубинным тралами, перерабатывать её в мороженую продукцию, хранить в охлаждаемых трюмах, сдавать на рефрижераторные суда или доставлять в порт, производить кормовую муку и технический жир.

Первым большим автономным траулером-морозильщиком (БАТМ) на Камчатке стал «Алексей Стаханов», вошедший в состав Базы океанического рыболовства (БОР), так с 1977 г. стал называться УОР. Длина БАТМа составляла 103,7, ширина – 16, осадка – 6,6 м, водоизмещение насчитывало 5 720 т, грузоподъёмность – 1 364 т, численность экипажа – 94 человека. Два главных дизеля общей мощностью 7 000 л. с. сообщали судну ход 14,3 узла.

«Алексей Стаханов» быстро стал флагманом БОРа: в мае 1979 г. его экипаж завоевал первое место в соревновании, выполнив план по добыче рыбы на 114,9 %, а по выпуску продукции – на 108,1 %. Траулер успешно работал в Южно-Курильской экспедиции на лове скумбрии.

В течение 1979 г. БОР пополнился ещё четырьмя такими судами. Второй траулер – «Славянский» – привела из Николаева команда ленинградских перегонщиков во главе с капитаном И. И. Головки. В Петропавловске она передала его камчатскому экипажу капитана Н. М. Шевчука. Третий БАТМ – «Мыс Золотой» – перегонял капитан В. Н. Озеров, принял судно В. М. Нечухаев. Четвертым пришёл «Капитан Редкокаша», им стал руководить Ш. Х. Гульмухаметов, а в октябре 1979 г.

прибыл с перегона БАТМ «Баево». Всего за десять лет с 1978 по 1988 гг. в распоряжение БОРа поступили двадцать БАТМов. В конце 1992 г. БОР был преобразован в акционерное общество «Океанрыбфлот».

Малая плавбаза «Камчатский шельф» (1990 г.) стала долгожданным новичком в составе «Рыбхолодфлота». Эта организация не обновляла свой флот в течение предыдущих девяти лет. Новая плавбаза, построенная на заводе «Океан» в Николаеве по заказу Министерства рыбного хозяйства СССР, пришла в Петропавловск 21 июля 1990 г. Стоимость судна составила тридцать шесть миллионов рублей. Ещё десять миллионов немецких марок заказчик заплатил за технологическое оборудование фирмы «Баадер». Его установили в порту Бремерхафен. Здесь же судну сделали небольшой ремонт: уже первое его плавание выявило ненадёжную работу части механизмов.

На Камчатку судно южным путем привёл капитан В. Ф. Куриленко. После смены экипажа и переоснащения, осенью 1990 г., «Камчатский шельф» отправился в свой первый промысловый рейс. Ныне это судно продолжает работу в составе одной из камчатских компаний.



Малый филейный траулер «Витус Беринг» (1990 г.). Вхождение страны в эпоху рыночных преобразований потребовало внедрения в отечественную рыбную промышленность новых технологий и совершенной техники, могущих позволить ей конкурировать с зарубежными производителями. Одним из первых предприятий, осознавших эту необходимость, стало Камчатское межколхозное производственное объединение (КМПО). Председатель правления Камчатрыбколхозобъединения И. Г. Коваленко в марте 1990 г. заявил: «Принято решение о приобретении в текущем году трёх траулеров норвежской постройки, оснащённых современным оборудованием. Технические возможности этого типа судов позволяют ежесуточно вырабатывать до пятидесяти тонн конкурентоспособной продукции. Сделан нами заказ и на приобретение в предстоящей пятилетке трёх плавбаз типа «Камчатский шельф».

Новое необычное судно с непривычной архитектурой, приобретённое колхозными рыбаками, прибыло в Авачинскую губу от берегов Норвегии в начале июня 1990 г. На его борту было начертано дорожное для камчатцев имя – «Витус Беринг». Появление траулера на рейде Петропавловска стало символическим: в это время город готовился встречать свой 250-летний юбилей. Два с половиной века тому назад на берегах Ниакиной бухты великий мореплаватель официально основал русское поселение, ставшее форпостом России на Тихом океане.

Траулер длиной 64 м с водоизмещением 2 870 т имел главный двигатель мощностью 3 340 л. с. Построили «Витус Беринг» в Кристиансунде. Норвежские судостроители начинили его самым современным оборудованием, способным производить высококачественную продукцию, востребованную на мировом рынке. Фирма-строитель гарантировала немедленное устранение любой неисправности в любом порту Мирового океана. Для наблюдения за техникой она откомандировала на полуостров своего представителя Датфина Стангелянда.

Испытательное плавание «Витуса Беринга» в Авачинский залив состоялось в июле и августе 1990 г. В течение первой половины 1990-х гг. на Камчатку поступили ещё несколько малых филейных траулеров. Сейчас эти наиболее современные суда составляют основу флота одного из ведущих камчатских предприятий – наследника КМПО компании «Акрос».

npacific.ru

Новый БАТМ

ПБТФ ищет верфь

В 2011 г. одна из ведущих дальневосточных рыбопромышленных компаний – «Преображенская база тралового флота» – пополнила свой флот новым большим морозильным рыболовным траулером. Сегодня ПБТФ подыскивает верфь для постройки второго судна такого класса. Строительство крупнотоннажного судна – событие для современной российской отрасли неординарное. Торжественная церемония передачи заказчику первого в рыбной отрасли России за последние десять лет БМРТ-новостроя состоялась 19 августа у причала Черноморского судостроительного завода в Николаеве (Украина). Судно, названное в честь Героя Российской Федерации генерала Геннадия Трошева, принадлежит к классу больших морозильных рыболовных траулеров типа «Пулковский меридиан». Оно оснащено самым современным высокотехнологичным оборудованием –

новейшими средствами поиска и контроля лова рыбы, навигации и коммерческой связи, холодильными установками и траловым комплексом с увеличенной мощностью траловых и кабельно-вытяжных лебёдок, перерабатывающими мощностями.

Первые результаты работы траулер показал на промысле минтая. При выходе на полную мощность судно способно добывать до 200 тонн рыбы в сутки и выпускать мороженой продукции до 150 тонн в сутки.

Как сообщает корреспондент РИА Fishnews.ru, сегодня ОАО «Преображенская база тралового флота» подыскивает верфь для постройки второго судна такого класса. Председатель совета директоров компании Сергей Саксин проводит переговоры с руководством Черноморского судостроительного завода, однако окончательное решение о месте строительства второго судна пока не принято.

По словам Сергея Саксина, компания готова рассмотреть варианты по строительству большого морозильного рыболовного траулера и на российских верфях. «Мы внимательно следим за тенденциями в области отечественного судостроения, за планами государства по его развитию. Наша компания не откажется от поддержки государства в этом вопросе, если нам будут предоставлены условия и гарантии для реализации нашего проекта в России – с заданными техническими и стоимостными характеристиками и в чётко оговоренный срок.

Так что мы открыты для предложений от отечественных судостроителей. Тем более что чётко знаем, что именно хотим получить на выходе», – отметил председатель совета директоров компании «ПБТФ».

РИА Fishnews.ru, 10.12.2012

Новый траулер назван именем Геннадия Трошева – Героя России, прославленного генерал-полковника, успешно воевавшего с бандитскими формированиями на Северном Кавказе.



Первые результаты, показанные «Генералом Трошевым» на промысле минтая, в ПБТФ называют обнадеживающими. За 5 дней работы экипаж траулера сумел достичь начальной плановой нагрузки по вылову рыбы в 100–120 тонн в сутки. На следующем этапе рыбакам предстоит на полную мощность задействовать траловый комплекс, морозильные установки и рыбоперерабатывающие линии судна, постепенно нарастив добычу до 200 тонн, а выпуск мороженой продукции – до 150 тонн в сутки.



Таможенный платёж

В постройку корабля за несколько лет ПБТФ вложила 1 миллиард 200 миллионов рублей. А единовременный платёж составляет 23% от стоимости судна, то есть более 270 миллионов. Естественно, это неподъёмная для нас сумма.

Пока же нам приходится работать в российской экономической зоне без права захода в территориальные воды, с чем связана масса трудностей – доставка, смена экипажа, снабжение, обеспечение судна. Причём все эти вопросы мы способны решать в России самостоятельно: Преображенская база тралового флота – это крупное градообразующее предприятие, у которого есть свой судоремонтный завод, где мы можем осуществлять текущий ремонт, есть свои причалы. Получается, что мы кормим целый район в Приморье, но по факту оказались в одном положении с иностранцами – порывачил и ушёл в иностранный порт. Вот только у нас все налоги идут в бюджет Российской Федерации, на борту не работает ни одного иностранного гражданина, за прошлый год 100 % выпущенной на судне продукции ушло в Россию на внутренний рынок.

Единственное, в этом году на российском рынке на нашлось спроса на икру, поэтому мы её декларируем и поставляем на аукцион, но тем не менее деньги с аукциона также в виде налогов уходят в Россию.

РИА Fishnews.ru, август 2013 г.

ООО «КАМЧАТФЛОТПРОЕКТ»

Свидетельство о соответствии Российского морского регистра судоходства № 10.00049.173

Осуществляем проектно-конструкторские работы:

- Проектно-техническая документация на переоборудование судов
- Проектно-техническая документация на модернизацию судовых энергетических установок, реф. установок, котельных установок
- Расчёты остойчивости и непотопляемости, вместимости, надводного борта
- Проектно-техническая документация на установку механического, электро- и радиооборудования, судовых устройств, спасательных устройств, навигационного оборудования и рыбопоисковой аппаратуры
- Планы противопожарной защиты, планы управления мусором, планы чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения моря нефтью
- Кренование и взвешивание судов



г. Петропавловск-Камчатский, ул. Мишенная, 9
Тел./факс 8 (4152) 42-03-39, тел. 8 (4152) 42-66-72
E-mail: kfp41@bk.ru

ООО «КамДизель»

Ремонт:

- двигателей
 - насосов
 - электро-оборудования
- ЗиП ЧН 18/22,
NVD 48 и др.**
**Цветной металл:
бронза 5-5-5, БрАЖ,
медь**

Работы:

- сварочные
- токарно-фрезерные



ул. Вулканная, 42а
Тел.: 25-77-14, 8-914-623-0009
E-mail: kamdiesel.dv@mail.ru

ООО «КамДизель»

Официальный представитель

LOCTITE

Промышленные клеи и герметики,
полимерные композитные составы
и моментальные клеи



Сертификаты о типовом одобрении
Российского морского регистра судоходства
на их применение при строительстве,
обслуживании и ремонте судов



**Большой выбор материалов для авторемонта
и бытового применения**
Производится обучение по работе с материалами

ул. Вулканная, 42а
Тел.: 25-77-14, 8-914-623-0009
E-mail: kamdiesel.dv@mail.ru

Проекты современных рыбопромысловых судов

Сейнер-траулер Wartsila 6210 (112,9 м)



Основные характеристики:
Класс: DnV +1A1-ICE-C или аналогичный класс Морского регистра России

Вместимость:
Дедвейд: 3 600 т
Трюм для мороженой продукции: 2 000 т
Трюм рыбной муки около: 225 т
Танки топливные (HFO): 1 300 м³
Бункеры приёма рыбы (RSW): 350 м³

Энерговооружённость:
Главный двигатель: 8 000 кВт
Вспомогательный двигатель № 1: 2 800 кВт
Вспомогательный двигатель № 2: 1 200 кВт
Генераторы: 3 000 кВт, валогенератор

Промысловое оборудование:
Траловые лебёдки: 2 х 120 т
Лебёдки джильсон: 2 х 060 т
Сетной барабан: 2 х 150 т
Другие лебёдки согласно комплектации
Автоматическая траловая система управления

Технологическое оборудование фабрики:
Выпуск мороженой продукции в сутки до 310 т/сут
Рыбомучная установка:
производительность: 450 т по сырью

Размещение экипажа: до 142 человек

Стоит около 80–95 млн долл. США

95-метровый пелагический траулер-процессор



Основные характеристики:
Класс: DNV, +1A1 Stern Trawler, ICE class C и E0 (безвахтенное машинное отделение)

Главный двигатель: 4-тактный нереверсивный среднескоростной судовый дизельный двигатель с турбонаддувом
Максимальная мощность (MCR): 5 000 кВт

Топливная система: состоит из системы дизельного топлива (MDO) с одним очистителем и системы с мазутом (HFO 380) с очистительной системой (booster unit). Топливные танки вмещают 400 тыс. л MDO и 600 тыс. л HFO. Танки тяжёлого топлива имеют нагревательные пластины

Вместимость:
Топливные танки: 1 000 м³
RSW танки (охлаждения заборной водой): 600–1 000 м³
Рыбный трюм № 1: 2 700 м³
Рыбный трюм № 2: 3 200 м³
Рыбомучной трюм: 320 м³

Жилые помещения: 114 человек в 52 двухместных и 10 одноместных каютах

Реффабрика: производительность 300 т/сут на 4-х горизонтальных плиточных морозильниках

Хладагент – аммиак. Минимальная температура в трюмах –30 °С
Рыбомучная фабрика: производительность около 7 т/сут

Лебёдки:
Две независимые траловые лебёдки: тяга 90 т на 1-м слое и 20 т на последнем. Вместимость 2 500 метров 38 мм ваера
Три сетных барабана: барабаны шириной 4 м и диаметром 3 м с тягой 67 т
Две джильсоновые лебёдки: тяга около 50 т каждая
Две лебёдки кутка: тяга 10 т
Две лебёдки отдачи трала: тяга 5 т
Две промерные лебёдки: тяга 5 т на 1-м слое
Вместимость барабана – 3 800 метров 11 мм троса
Оборудованы тросоукладчиком
Две вспомогательные лебёдки: тяга 1 т

Все лебёдки управляются дистанционно с мостика и с палубы. Траловые лебёдки и промерные лебёдки оборудованы системой авто/дата трала

Бюджет постройки: 30 000 000 евро (включает стоимость рефсистемы и не включает стоимость рыбофабрики)

VikSandvik VT-2500 / Skipteknik ST-118



Основные характеристики:
Длина наибольшая: 79,60 м

Класс: DnV+1A1 Fishing Vessel, Stern Trawler, S ICE C, RM, EO или аналогичный класс Морского регистра России

Вместимость:
Трюм для мороженой продукции: 2 350 м³

Энерговооружённость:
Главный двигатель: 5 520 кВт
Генераторы: 1 440 кВт
Скорость: 16 узлов

Промысловое оборудование:
Траловые лебёдки: 3 х 58,2 т
Purse seiner winches: 2 х 38,0 т
Сетной барабан: 2 х 25,0 т
Автоматическая траловая система управления

Размещение экипажа: до 28 человек.

ST-191 Stern Trawler (115,5 м)



Основные характеристики:
Класс: DnV+1A1-ICE 1B–Stern Trawler EO или аналогичный класс Морского регистра РФ

Вместимость:
Трюм для мороженой продукции: 6 750 м³
Трюм рыбной муки: 700 м³
Танки топливные (HFO): 1 300 м³
Бункеры приёма рыбы (RSW): 350 м³

Энерговооружённость:
Главный двигатель: 9 000 кВт
Вспомогательный двигатель: 2 900 кВт
Генераторы: 3 500 кВт

Промысловое оборудование:
Траловые лебёдки: 2 х 105,0 т
Лебёдки джильсон: 2 х 75,0 т
Сетной барабан: 2 х 50,0 т
Автоматическая траловая система управления

Технологическое оборудование фабрики:
Выпуск мороженой продукции в сутки: до 300 т/сут

Размещение экипажа: 70 человек

ПРОЕКТЫ

СУДОРЕМТЕХНИКА

Акт освидетельствования № 13.01751.173
от 16.04.2013



- **Топливные насосы (ТНВД)**
- **Распылители**
- **Плунжерные пары**
- **Клапаны нагнетательные**
- **Запчасти топливной аппаратуры**

- **Регуляторы скорости**

- ОРН-50, 100
- ВРН-50, 100, 400
- М 7 РС

- Крышки цилиндров
- Втулки
- Поршни
- Прокладки и уплотнения
- Шатуны
- ВТШ
- Впускные и выпускные клапаны

- **Дейдвудные втулки**

- **Турбокомпрессоры**

- | | |
|----------|-----------------|
| - TDH 14 | PTD 140 |
| - PDH 16 | PTR 180 |
| - PDH 35 | PTR 184 |
| - PDH 50 | N2, N3, N6, N7 |
| - PDH 25 | H3, H5, H7, H71 |
| - PDH70 | R2, R3, NA 57 |
| - VTR | |

- **Запчасти к турбокомпрессорам**



Ремонт объектов технического наблюдения:

- судовые дизели мощностью до 1 000 кВт;
- реверс-редукторы мощностью до 300 кВт;
- центробежные и поршневые насосы, воздушные компрессоры, топливные и масляные сепараторы;
- теплообменные аппараты судовых дизелей;
- валопроводы и рулевые устройства на берегу (судов валовой вместимостью до 100 р. т);
- судовые трубопроводы (кроме холодильных установок) с выполнением гибких труб диаметром до 60 мм;
- судовая запорная арматура с гидроиспытанием в цехе;
- модернизация и ремонт судов, корпусных конструкций, судового оборудования, изделий



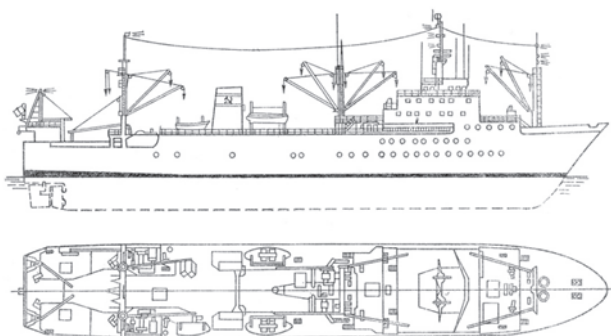
Ремонт и техническое обслуживание электрооборудования:

генераторы мощностью менее 100 кВт (80 кВт);
судовые электродвигатели



683015, Россия
г. Петропавловск-Камчатский, ул. Индустриальная, 38
Тел./факс: 8 (4152) 241-222
Сот. тел.: 8-914-622-5552, 8-914-625-9009

РТМКС типа «Моонзунд» (пр. 488) Рыболовный траулер морозильный (супер)



Характеристики:

Назначение:

- лов рыбы донными или пелагическими травами
- заморозка обрабатываемой или неразделанной рыбы
- переработка непищевого прилова и отходов рыбообработки на кормовую муку и технический жир
- выработка рыбных консервов и полуфабриката медицинского жира
- хранение продукции, сдача её на транспортные рефрижераторы или транспортирование продукции в порт

Длина наибольшая, м: 120,43

Ширина наибольшая, м: 19,02

Высота борта до верхней палубы, м: 12,22

Осадка средняя в грузу, м: 6,63

Водоизмещение наибольшее, т: 9 260

Дедвейт, т: 3 459

Грузоподъёмность, т: 2 048

Скорость, узлов: 15,1

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 96

Количество кочных мест: 115

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 2 x 2 650 (3 600)

Тип, марка 6VDS48/42AL-2

Энерговооружённость, кВт (л. с.): 7 080 (9 600)

Производительность технологических линий:

консервов: 25 туб/сут

мороженой продукции: 60 т/сут

рыбной кормовой муки и технического рыбьего жира (по сырью): 50–60 т/сут

п/ф медицинского жира (по сырью): 4 т/сут

Количество построенных единиц: 37

Год начала постройки судов данного типа: 1986

Год окончания постройки судов данного типа: 1993

Завод-строитель: Фольксверфь Volkswerft VEB, г. Штральзунд, ГДР

*В порту Петропавловск-Камчатский приписан
«Василий Калёнов» («Помор» до 1995 года)*

Головное судно было разделано на металлолом в Индии в 1998 г. Ещё два траулера были переоборудованы в научно-исследовательские суда. Несколько судов Мурманского тралового флота прошли модернизацию с увеличением морозильной производительности до 200 тонн/сутки.

Рыболовецкий карельский флот пополнился новым промысловым траулером

После 8 месяцев полной реконструкции в Латвии в Россию вернулся рыболовецкий траулер «Янтарный». Ещё в 2011 году было принято решение об увеличении состава существующего флота. После долгого подбора судна, осмотров предлагаемых вариантов решили остановиться на одном из мощнейших из существующих траулеров – судне типа «Моонзунд».

Сначала приобретённое судно было направле-

практически всё. Несколько месяцев круглосуточной работы интернациональной команды – и вот результат: карельский флот теперь имеет нового лидера.

Судно в состоянии добывать и морозить до 220 тонн рыбы в день. Таких показателей нет и не было ни у одного карельского промыслового траулера. В истории карельского рыболовецкого флота написана новая страница. Такое важное событие, безусловно, даст новый импульс развитию всей отрасли. Рыбпромышленники Карелии ежегодно демонстрируют увеличение объёмов вылова и производства. С появлением нового судна в составе флота улучшатся и показатели по себестоимости промысла.

В процессе реконструкции были проведены десятки совещаний, на которых принято множество уникальных инженерных решений. На судне установлена фабрика длиной почти в 90 метров, в два конвейера, работающих одновременно. Представьте себе такое производство прямо в море, где важен каждый сантиметр. Фактически это современный передвижной завод, но ещё и с максимальными характеристиками по вылову. Загружать новое судно можно круглогодично, «Янтарный» работает под российским флагом, весь вылов доставляется в порт Мурманска. Сейчас он работает на

промысле скумбрии. Кроме скумбрии, траулер будет в течение года также добывать путассу и сельдь.

Для демонстрации гордости за республику и её достижения в отрасли на рубку судна нанесён герб Карелии. Теперь и в водах Северной Атлантики, в дальних портах окраин Европы траулер «Янтарный» несёт на себе не только российский флаг, но и карельский герб.

В планах судна, в первую очередь, – работа в море и полное освоение квоты. К сожалению, на количество и качество рыбы в магазинах флотские компании имеют мало влияния. Несколько кругов оптовиков проходит рыба на пути к покупателю. Те, кто попробовал вкус трески, один раз замороженной в море, покупать другую рыбу уже не смогут. Это знают и представители торговли, поэтому прямые отгрузки в Карелию увеличиваются с каждым годом. В ближайшее время планируется организовать береговое производство по обработке рыбы в Мурманском порту по изготовлению продуктов из трески – штучной заморозки, стейков, наборов для ухи и т. д. сразу после разгрузки с судна. Это будет продукт, полностью готовый для реализации в розничных сетях, который будет предложен торговым предприятиям Карелии.

gov.karelia.ru, 12.07.2013



но на длинный процесс реконструкции. Под руководством флотских специалистов и инженеров – Игоря Чевычало и Ивана Пасынкова – была создана рабочая группа инженеров из Дании, Голландии, Германии, Латвии и России. Был подготовлен уникальный и дорогостоящий проект по полной замене производственного оборудования, из корпуса судна извлечено

ООО «СП-Конструкция»

- **Общий ремонт корпусов металлических судов всех типов**
- **Ремонт судовых устройств и оборудования**
- **Электродуговая сварка под флюсом, в среде CO₂ и аргоне**
- **Ремонт главных двигателей Не до 1 000 кВт**
- **Ремонт судовых вспомогательных и палубных механизмов**
- **Ремонт теплообменных аппаратов**
- **Динамическая балансировка деталей машин и механизмов (масса деталей до 500 кг)**
- **Ремонт паровых котлов**
- **Ремонт гидравлики и гидравлических машин**



Акт освидетельствования № 12.00049.173
от 12.01.2012



Адрес: Озерновская Коса, 11
Тел.: 42-07-07, 42-50-34
E-mail: sp-k@bk.ru

Траулер FV Margiris



Характеристики:

Водоизмещение, т: 9 499
Дедвейт, т: 6 200
Длина, м: 142
Ширина, м: 18
Осадка, м: 7,4
Производительность, т/сут: 250
Максимальная скорость хода, узлов: 13,6
Год постройки: 1985

Этот супертраулер и ему подобные суда уже привели к перепромыслу рыбных запасов Западной Африки и южной части Тихого океана. Добыча ставриды в южной части Тихого океана, излюбленный промысел для этого супертраулера и для Европейской ассоциации пелагических траулеров-морозильщиков, вызвала сенсацию в этом году, когда популяция рыбы резко сократилась на 90 %. Возле побережья Западной Африки практически все виды рыб, промыслом которых занимается Европейская ассоциация пелагических траулеров-морозильщиков, почти полностью выловлены или переловлены, что заставило правительство Сенегала изгнать все принадлежащие ассоциации суда из своих вод.

delphiniadae.ru, 07.08.2012



Рыболовецкий траулер Maartje Theadora

Траулер Maartje Theadora является самым большим рыболовным судном в Германии и принадлежит фирме Sassnitz-based Westbank Hochseefischerei GmbH, которая входит в состав группы компаний Parlevliet & Van.

Длина траулера 141 метр. У судна имеются две главные силовые установки типа MAN, которые производят общую мощность 11 750 л.с., кроме этого, на судно будет дополнительно установлен движитель системы SkySails – парус общей площадью 160 м².

Представители компаний Parlevliet & Van и SkySails во время испытаний будут проводить оценку новой движительной системы, изучая возможности и экономические затраты в ходе использования её на рыболовных судах. Этот эксперимент является частью проекта Европейского фонда рыболовства (European Fisheries Fund).

Напомним, что новый парусный движитель в виде воздушного змея в качестве эксперимента уже был применён в 2008 году на борту грузового судна Beluga SkySails, которое принадлежит компании Beluga Group. Сухогруз прекрасно справляется со своей задачей, экономя несколько десятков тонн топлива его владельцам. Компании так пришлось по душе эта установка, что заказали ещё две для грузовых судов.

*korobley.net
09.10.2009*





ИП Прокопьев А. Л. ПРЕДПРИЯТИЕ РЕАЛИЗУЕТ:



ДЕЛЬ, КАНАТ «ТАЙФУН», КУТОК, ТРАЛ,
СНЮРРЕВОД, УРЕЗЫ (МРС, РС),
КАНАТ СТАЛЬНОЙ 12, 16, 18 мм (пр-во ЮЖНОЙ КОРЕИ)

РЕАЛИЗАЦИЯ
ПРОМВООРУЖЕНИЯ, ОРУДИЙ ЛОВА,
ТАКЕЛАЖЕЙ

ИЗГОТОВЛЕНИЕ
СНЮРРЕВОДОВ, КУТКОВ

ПОСТАВКИ ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ
ПРОМВООРУЖЕНИЯ, ОРУДИЙ ЛОВА
НА ЗАКАЗ

Тел.: 8 (4152) 46-10-47, 48-11-79
8-962-280-5113



ООО «ПРОСКОМИДИЯ»

ВСЁ ДЛЯ РЫБАЛКИ

Адрес: г. П.-Камчатский, 11 км, пр. Победы, 109 (2 этаж)
ОТДЕЛ СНАБЖЕНИЯ: тел. 22-66-03

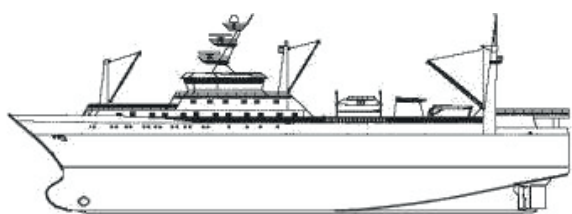
- Нитки рыболовные (капроновые) полиамидные, х/бумажные
- Наплава «лодочкой», круглые в ассортименте
- Подборы верхние, нижние для лососёвых и донных сетей
- Канат с утяжелённым наполнителем (свинцовый) диаметром 10–12 мм для нижних подбор
- Шнуры, верёвки, канаты полистироловые, полипропиленовые, капроновые
- Шнуры рыболовные (фал) диаметром 6–12 мм
- Иглички разных размеров
- Якорь «Холла» 150 кг, новый, заводской
- Сетные полотна импортные (Япония) лесковые, размер ячеи № 22 мм – 110 мм
- Сети лесковые, насаженные верхней и нижней подборой, производства Японии
- Дели – сетные полотна, рыболовные узловые полиамидные (капроновые), размер ячеи 10 мм – 110 мм
- Пергамент пищевой – в рулонах, листах, грохотки
- Грузила свинцовые
- Антисептик (для икры с местной проверкой)
- Вкладыши полиэтиленовые, размер 25 л – 250 л
- Мешки полипропиленовые, размер 50 л – 120 л



БМРТ типа «Сотрудничество» (Голубые траулеры)



25 000 000 долл. – новострой (по ценам 1991 г.)
75–80 млн долл. США (по ценам 2013 г.)



Характеристики:

Назначение судна:

- лов рыбы донным и разноглубинным тралами
- переработка рыбы в мороженую продукцию
- переработка непищевого прилова и отходов рыбообработки на кормовую муку и технический жир

- хранение и передача вырабатываемой продукции на транспортные рефрижераторы или транспортировка в порт

Длина габаритная, м: 105,00

Ширина габаритная, м: 20,64

Высота борта до верхней палубы, м: 14,70

Осадка средняя в грузу, м: 9,15

Водоизмещение наибольшее, т: 11 410

Дедвейт, т: 6 470

Главные двигатели:

- Количество и мощность, л. с. каждый: 1 x 8 050 (7 940)

- Марка: Wartsila 16V 32D

Производительность технологических линий:

- Мороженая рыба, т/сут: 150

- Рыбная мука и технический жир, по сырью, т/сут: 150

Рефрижераторные трюмы, количество и общий объём, м³: 3 x 5 600

Дизельное топливо, т: 99

Тяжёлое топливо, т: 1 510

Пресная вода, т: 445

Скорость, узлов: 15,5

Количество коечных мест: 78

Количество построенных единиц 15

Год начала постройки судов данного типа: 1991

Год окончания постройки судов данного типа: 1994

Завод-строитель – Factorias Vulcano, Vigo, Испания;

Naval Gijon, Gijon, Испания

В период с 1991 по 1994 г. в Испании было построено для России 15 траулеров этого типа.

Довольно быстро эти супертраулеры были выведены из-под контроля государства, а в 2001 году большинство из них сменило флаг на иностранный.

Четыре траулера этого типа погибли в результате пожара:

- Сгоревший в 2006 в Канаде «Хихон» был переоборудован в научно-исследовательское судно;
- траулер Sozidanіe был уничтожен огнём 23 мая 2004 года на промысле в ЦВА;
- Hercules сгорел 20 апреля 2007 года на промысле в пятистах километрах от побережья Чили;
- Frey сгорел 12 мая 2011.

Также сильный пожар произошёл в октябре 2010 года на траулере Athena, а 9 мая 2011 судно было уничтожено новым пожаром.

Из 15 новых судов 12 получила ВБТРФ (впоследствии один сгорел, а страховка за него в сумме 19,9 млн долл. была переведена «правообладателю» судов). Три таких судна получил и Дальморепродукт (ДМП).

Далее история тёмная и порой криминальная.

Супертраулеры испанской постройки почти с самого начала своей эксплуатации фактически не принадлежат России. Построенные в рамках программы развития отечественного флота Минрыбхоза ещё СССР в период с 1991 по 1995 год на займы иностранных банков под гарантии правительства, они в результате сложнейших и множественных манипуляций оказались в руках греческих магнатов братьев Ласкаридисов. И первую скрипку (трудно поверить, что неосознанно) играли в этой запутанной музыкальной партии именно высшие правительственные чины.



Это они в 1990 году создавали под строительство судов российско-британское СП «Рыбкомфлот» (генеральный директор Олег Пухов). И с их ведома непостижимым образом к 1994 году предприятие было выведено из-под контроля государства: 65,4 % акций

стало принадлежать ТОО «Рифер» (контролируется Ласкаридисом), а оставшуюся долю переформили на Мингосимущество.

То, что происходило дальше, вообще разумному объяснению не поддаётся. При такой очевидной долевой дискриминации «Рыбкомфлот» (одним из первых в России) создаёт сеть офшорных компаний в Либерии и на Кипре, которые под гарантии российского правительства получают кредиты на строительство судов. В 1993-1995 годах эти гарантии были реструктуризированы в рамках Парижского клуба кредиторов, и Консорциумом испанских банков во главе с «Банко Испано Американо» (Мадрид) были наконец предоставлены кредиты на сумму в 296,7 млн долл. «Рыбкомфлоту», а точнее её дочерней компании «Берген» (Либерия). Построенные суда «Берген» сдавала на условиях бербоут-чартера. Три из 15 судов были переданы ОАО ХК «Дальморепродукт» (генеральный директор Юрий Диденко), 12 – компании «Владивостокская база тралового и рефрижераторного флота» (ВБТРФ, генеральный директор Олег Никитенко). Впоследствии ВБТРФ передал 11 судов (одно сгорело) в управление созданного ЗАО «Супер» (директор – сын Никитенко).

www.tv21.ru

ООО "ПАТРОКЛ"

СНАБЖЕНИЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ И СУДОВ

Промвооружение:



Такелаж



Кранцы, якоря, цепи



Стальные и текстильные стропы



Канаты (стальные, капроновые, полипропиленовые)



Закключаем договоры на поставку любого металла и металлопроката российского производства

Тел.: 8 (4152) 29-65-51, 48-40-47

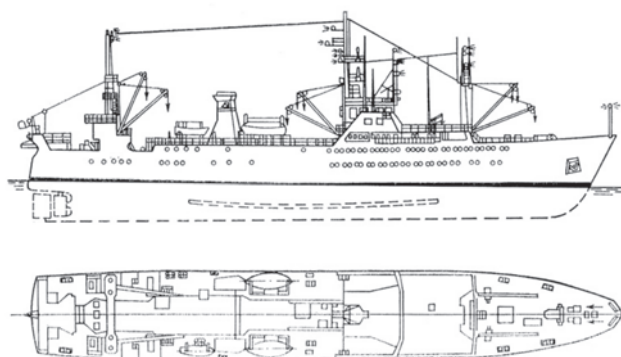
E-mail: patrokl2@narod.ru



БМРТ типа «Пулковский меридиан» (проект 1288)



Новый БАТМ, пр. 1288,
«Пулковский меридиан»
Стоит около 55 млн долл. США



В период с 1974 по 2011 г. на судостроительном заводе «Океан» в Николаеве было построено 113 судов этого типа. В 1988 г. один траулер был построен для Болгарии, но с 1996 года он стал работать на Дальнем Востоке под российским флагом.

Траулер «XVII съезд профсоюзов» был переоборудован в научно-промысловое судно для проведения рыбохозяйственных исследований.

На базе проекта 1288 было построено девять НИС типа «Морской Геолог» – проекты 12883 и 12883М.

На последнем траулере «Генерал Трошев» установлена производственная холодильная установка фирмы GEA Grasso International GmbH, она включает в себя 12 горизонтальных плиточных морозильных аппаратов с общей суточной производительностью 150 тонн.

Судя по всему, эта серия не закончилась, так как в Николаеве находится некоторое число незавершённых корпусов.



Характеристики:

Назначение:

- лов рыбы донным и разноглубинным тралами
- переработка рыбы в мороженую продукцию в разделанном и неразделанном виде
- переработка непищевого прилова и отходов рыбообработки на кормовую муку и технический жир
- приготовление консервов из печени трески и выработка полуфабриката медицинского жира
- хранение вырабатываемой продукции, сдача её на транспортные рефрижераторы или транспортирование в порт

Длина наибольшая, м: 103,7

Ширина наибольшая, м: 16

Высота борта до верхней палубы, м: 10,2

Осадка средняя в грузу, м: 5,87

Водоизмещение наибольшее, т: 5 720

Дедвейт, т: 1904

Грузоподъёмность, т: 1 364

Трюм № 1 – 990 м³, № 2 – 1 329 м³, твиндек № 2 – 62 м³, № 3 – 360 м³

Скорость, узлов: 14,3

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 70

Количество коечных мест: 94

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 2 x 2 580 (3 500) 6ЧН 40/46 (6PC2-5L)

Энерговооружённость, кВт (л. с.): 5 820 (7 900)

Производительность технологических линий:

мороженой продукции, т/сут: 60

консервов: 6 туб/сут

п/ф медицинского жира из печени тресковых видов рыб: 2,4 т/сут

кормовой рыбной муки и технического жира (по сырью): 30–35 т/сут

Количество построенных единиц: 111

Год начала постройки судов данного типа: 1974

Год окончания постройки судов данного типа: 2000

Завод-строитель: Черноморский ССЗ, г. Николаев, СССР

БМРТ, порт приписки Петропавловск-Камчатский

Океанрыбфлот

Название

Дата постройки

«XXVI съезд КПСС»

февраль 1981 г.

«XXVII съезд КПСС»

ноябрь 1985 г.

«Александр Ксенофонов»

06.11.1982

«Анатолий Пономарёв»

16.03.1986

«Бабыкино»

30.09.1979 (списан август 2005 г.)

«Байковск»

07.08.1980

«Бакланово»

10.09.1981

«Борисов»

30.12.1980

«Бутовск»

21.12.1980

«Капитан Редкокаша»

14.06.1979 (списан 21.10.2004)

«Матвей Кузьмин»

18.02.1988

«Славянский»

22.01.1979 (списан 21.10.2004)

«Хотин»

24.02.1985

Рыбколхоз им. В. И. Ленина

«Сергей Новосёлов»

18.03.1987

(до 09.2007 «Атлантик Принцесс»)

10.11.1992

«Сероглазка»

Тралфлот

«Васильевский Остров»

07.10.1988

Камчатрыбпром

«Мыс Олюторский»

11.12.1991 (до 1995 г. – «Время»)

«Акрос»

16.02.1993 (09.2012 продан
«Ролиз», Владивосток)

МОДУЛЬНЫЕ КОНВЕЙЕРНЫЕ ЛЕНТЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТЁРОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ К НИМ



Магазин «РЕЗИНОТЕХНИКА-1»
мкр Кирпичики, ул. Дальняя, 1
Тел. **27-49-89**

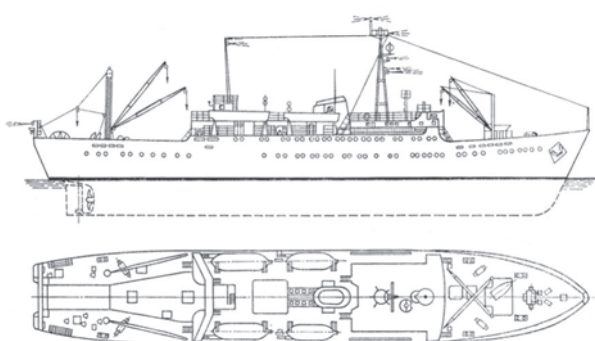
магазин «ГИДРАВЛИКА»

- Изготовление и ремонт
ГИДРАВЛИЧЕСКИХ РУКАВОВ
на все виды техники и оборудования
- ПОСТАВКА ЗАПЧАСТЕЙ НА ЗАКАЗ



У автобусного парка,
рядом с магазином «Сайлентблок»
☎ 25-19-06 E-mail: rvd-41@mail.ru

БМРТ типа «Маяковский» (проект 394)



В период с 1958 по 1969 г. в Николаеве и Клайпеде было построено 226 траулеров этого типа. Также на базе этого проекта были построены следующие модификации: траулеры типа «Пионер Латвии» (проект 394А), траулеры типа «Лучегорск» (проект 394РМ), траулеры типа «Кронштадт» (проект 394АМ), НИС типа «А. И. Воейков» (проект 224), НИС типа «Академик Книпович» (проект 399), БРЗК типа «Забайкалье» (проекты 394В и 994).

Характеристики:

Назначение:

- лов рыбы донными или пелагическими тралами
- переработка рыбы на филе и обезглавленную потрошённую
- замораживание выработка консервов рыбьего жира (из печени)
- переработка непищевого прилова и отходов рыбообработки на кормовую муку
- транспортирование продукции в порт

Длина наибольшая, м: 84,7

Ширина наибольшая, м: 14

Высота борта до верхней палубы, м: 10

Осадка средняя в грузу, м: 5,62

Водоизмещение наибольшее, т: 3 800

Дедвейт, т: 1 460

Грузоподъёмность, т: 776

Скорость, узлов: 13

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 80

Количество коечных мест: 116

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 1 x 1 470 (2 000) Skoda 8DR 43/61-B1

Производительность технологических линий:

мороженой продукции, т/сут: 30

рыбной кормовой муки и технического жира (по сырью), т/сут: 20

Количество построенных единиц: 227

Год начала постройки судов данного типа: 1958

Год окончания постройки судов данного типа: 1969

Завод-строитель:

- ССЗ им. Носенко, г. Николаев, СССР

- Черноморский ССЗ, г. Николаев, СССР

- ССЗ «Балтия» г. Клайпеда, СССР

БМРТ-394, порт приписки Петропавловск-Камчатский

Название	Дата постройки
«Данко»	04.03.1967
«Иохан Келер»	05.06.1968 (2008 г.)
«Пахача»	05.02.1968
«Узбекистан»	27.03.1964 (25.01.1996)
394АМ	
«Дмитрий Донской»	30.05.1978
«Иван Малякин»	12.12.1975
«Мыс Отрадный»	12.12.1975

Один траулер был передан Гане, три – Болгарии и три – Греции. Головной траулер «Маяковский» затонул в мае 1968 года около побережья Лабрадора после сильного пожара. Переданный Греции «Крылов» затонул у побережья Мексики в феврале 1980 года.

«Чернышевский» затонул в январе 1969 года после столкновения с БМРТ «Перламутр».

«Браслав» затонул в июне 1971 года после столкновения с судном «Сула».

«Агат» затонул во время буксировки на металлолом в октябре 1999 г.

«Монголия», переданная Диксоновскому рыбзаводу, была брошена на произвол судьбы и затонула прямо у берега в Диксоне.

«Валентин Котельников» в середине 90-х во время шторма был выброшен на мель рядом с Корсаковым.

«ХV съезд ВЛКСМ» затонул в июле 1973 года у побережья США после столкновения с БМРТ «Находка».

«Борис Горинский» затонул в декабре 1978 года в Беринговом море после столкновения с транспортным рефрижератором «Пролив Лаперуза».

«Нельсон Георгиевич Степанян» был брошен в Мар-Дель-Плата, где со временем затонул рядом с причалом.

Кроме вышеперечисленных, ещё несколько траулеров этого типа затонули по разным причинам.

Больше десятка траулеров этого проекта после вывода из эксплуата-

ции стали учебно-тренировочными судами. По состоянию на 2010 год, скорее всего, осталось только одно учебное судно. Это пятый в серии, построенный в 1958 году севастопольский БМРТ «Жуковский». Он же является одним из последних оставшихся на плаву судов этого типа.

soviet-trawler.narod.ru, 2010 г.



Магазин «РЕЗИНОТЕХНИКА-1» на Кирпичиках

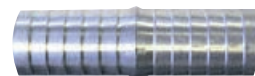
**РЕШЕНИЕ UNICOIL™
ДЛЯ ИЗГИБА ПАТРУБКОВ**



**СОЕДИНЕНИЯ ДЛЯ РЕЗИНОВЫХ
РУКАВОВ ТИПА «КАМЛОК»**



**СОЕДИНЕНИЕ НЕРАЗЪЁМНОЕ
РЕМОНТНОЕ «ЁЛОЧКА»
ДЛЯ РУКАВОВ**



**ХОМУТЫ ЧЕРВЯЧНЫЕ
ВИНТОВЫЕ, БОЛТОВЫЕ**



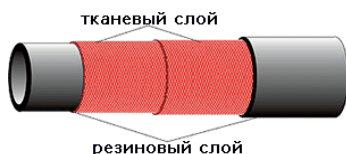
ТЕХ. ПЛАСТИНЫ



ФТОРОПЛАСТ



**РУКАВА РЕЗИНОВЫЕ НАПОРНЫЕ
С ТЕКСТИЛЬНЫМ КАРКАСОМ
ГОСТ 18698-79**



**РУКАВА РЕЗИНОВЫЕ
ДЛЯ ГАЗОВОЙ СВАРКИ
И РЕЗКИ МЕТАЛЛОВ**



**РУКАВА РЕЗИНОВЫЕ
НАПОРНЫЕ АНТИСТАТИЧЕСКИЕ
ДЛЯ ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКОВ**



**РУКАВА РЕЗИНОВЫЕ
ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ**



**РУКАВА ПВХ ПОЖАРНЫЕ –
ALFAFLAT**



**РУКАВА ПОЖАРНЫЕ
НАПОРНЫЕ С КАРКАСОМ
ИЗ СИНТЕТИЧЕСКИХ НИТЕЙ**



**РУКАВА ВЫСОКОГО
ДАВЛЕНИЯ (РВД), РОССИЯ**



**МАНЖЕТЫ РЕЗИНОВЫЕ
УПЛОТНИТЕЛЬНЫЕ
ДЛЯ ГИДРОУСТРОЙСТВ**



**МАНЖЕТЫ АРМИРОВАННЫЕ
(САЛЬНИКИ)
ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ**



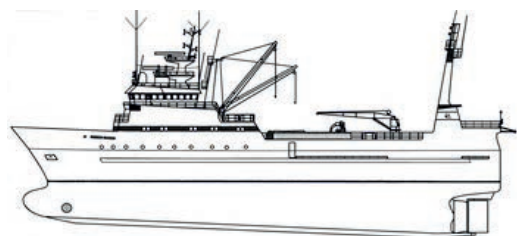
СРТМ типа «Невельск»

(проекты R-9104, R-8830)

Также этот проект называют МФТ
(малый филетировочный траулер)



Новый СРТМ типа «Невельск» стоит около 17–19 млн долл. США



Характеристики:

Назначение:

- промысел рыбы донным или пелагическим тралами
- выработка мороженой продукции (потрошёной обезглавленной и филе) и рыбной муки

- хранение и передача продукции на транспортные суда или доставка на берег

Длина наибольшая, м: 64,05

Ширина наибольшая, м: 13

Высота борта до верхней палубы, м: 8,85

Осадка средняя в грузу, м: 6,8

Водоизмещение наибольшее, т: 2 870

Дедвейт, т: 1 270

Грузоподъёмность, т: 540

Скорость, узлов: 14,5

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 45

Количество коечных мест: 45

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 1 x 2 460 (3 342) Wartsila 6R 32E

Энерговооружённость, кВт (л. с.): 1 x 1 200

Запасы топлива, т: 446

Производительность технологических линий, т/сут: 48

линия производства рыбной кормовой муки, т/сут (по сырью): 50

Объём трюмов, м³: 1 103

Завод-строитель: Норвегия, Кристиансаунд, верфь Стеркодер (Sterkoder, Kristiansund)

«Акрос»

«Витус Беринг» 1990

«Вилучинский» 1990

«Алексей Чириков»

«Адмирал Завойко» 1991

«Василий Головин» 1992

Victoria-1 1992

«Камчатимпэкс»

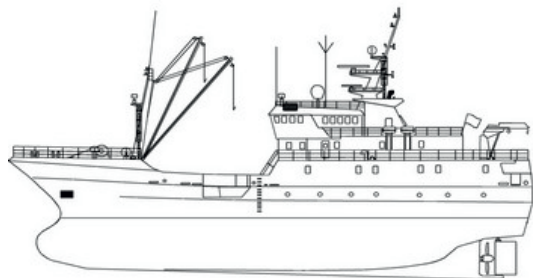
Iolanta 1992

Первой (1991-1992 гг.) была серия из двадцати 64-метровых филетировочных траулеров-процессоров, построенных на норвежской верфи (серия типа «Стеркодер»), из предусмотренных к постройке по контракту Россия приобрела только 17 ед. – 14 ед. были распределены между сахалинскими и камчатскими колхозниками, которые до этого имели возможность заниматься только выловом минтая без его обработки, два – переданы камчатскому УТРФ, один – «Камчатимпэксу» (под финансирование из Японии).

Средний ярусник морозильный (СЯМ) типа «Антиас» (проект 1440)



СЯМ типа «Антиас», 1993-1994 г. в., стоит около 6 500 тыс. долл.



Характеристики:

Назначение:

- лов рыбы донным ярусом

- выработка мороженой рыбопродукции

- хранение, транспортировка и передача её на транспортные суда и берег

Длина наибольшая, м: 52,55

Ширина наибольшая, м: 11,5

Высота борта до верхней палубы, м: 8,05

Осадка средняя в грузу, м: 4,87

Водоизмещение наибольшее, т: 1 557

Дедвейт, т: 84

Грузоподъёмность, т: 470

Скорость, узлов: 12,3

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 42

Запасы топлива, т: 346

Количество коечных мест: 28

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 1 x 1 060 (1 440) 8L 23/30A – DKV

Энерговооружённость, кВт (л. с.): 1 686 (2 290)

Производительность мороженой продукции, т/сут: 30

Количество построенных единиц: 12

Год начала постройки судов данного типа: 1993

Год окончания постройки судов данного типа: 1994

Завод-строитель: Эльба-верфь, г. Бойценбург, Германия

«Аланетт» 16.12.1993

«Антиас» 07.09.1993

«Бланкет» 22.03.1994

«Вераспер» 27.06.1994

«Групер» 26.07.1994

«Калам» 25.05.1994

«Калкан» 19.01.1994

«Капелан» 04.10.1994

«Капродон» 18.10.1993

«Тарпон» 25.10.1994

«Тибурон» 26.04.1994

«Томкод» 28.11.1994

12 ярусоловов, рыбачащие под маркой «Акроса» и осваивающие российские лимиты, фактически являются собственностью немцев и норвежцев. Все 12 ярусоловов отданы специально созданному для этого ЗАО «Камчатка-Восток», которое полностью контролируется норвежскими менеджерами и немецким кредитующим банком.

15 мая 1992 года коллектив УПФ КМПО преобразован в акционерное общество «Акрос».

В Норвегии начинается строительство для АО «Акрос» 6 филейных траулеров-морозильщиков на условиях бербоут-чартера, а в Германии – 12 ярусоловов.



ООО «Путина Камчатки»

РЕАЛИЗУЕТ:

1. **ДЕЛИ КАПРОНОВЫЕ**, рыболовные, из скрученной нитки (ячея от № 10 до 110 мм)
2. **СЕТЕПОЛОТНА** лесковые (ячея от 16 до 110 мм) импортного производства
3. **СЕТЕПОЛОТНА** из скрученной лески (моно, ячея от № 20 до 110 мм) импортного производства
4. **ПОДБОРЫ** верхние, 50 м (двойной шнур с наплавом «лодочка»)
5. **КАНАТЫ** утяжелённые со свинцовым наполнением (диаметр 8, 10, 12, 22 мм)
6. **ПОДБОРЫ** утяжелённые донные (диаметр 22 мм, 24 мм, 30-метровые)
7. **КАНАТ ПАТ** полиамидный, капроновый (диаметр 8, 10, 12 мм)
8. **КАНАТ ПС**, 3-прядный, облепённый (диаметр 8–12 мм)
9. **ВЕРЁВКА ПС** облепённая, серого цвета (диаметр 3, 4, 5, 6 мм)
10. **ШНУР** (фал) рыболовный, полиамидный (капроновый, диаметр 4, 6, 8, 10, 12, 14 мм)
11. **НИТКИ РЫБОЛОВНЫЕ** скрученные, полиамидные (капроновые, № 2–12)
12. **НИТКИ Х/Б** для изготовления грохоток
13. **МАРЛЯ «ЭКСТРА»** (повышенной плотности)
14. **АНТИСЕПТИК** для лососёвой икры импортного производства
15. **ПЕРГАМЕНТ ПИЩЕВОЙ** марки «А», в рулонах по 50 кг, листовой по 10 кг
16. **ПЕРЧАТКИ** х/б, резиновые ПВХ (короткие, с нарукавниками)
17. **НАПЛАВА** (поплавок сетевой) в ассортименте, для посадки неводов, рыболовных сетей
18. **МЕШКИ** полипропиленовые 50–120 л
19. **ВКЛАДЫШИ** полиэтиленовые на 50, 100 и 250 л
20. **ШНУРЫ** Danline – импортного производства (диаметр 3–8 мм) кручёные, плетёные
21. **ГРУЗИЛА СВИНЦОВЫЕ** (50 г, 100 г, 200 г, 1 кг)
22. **ГРОХОТКИ** для икры и прочее...



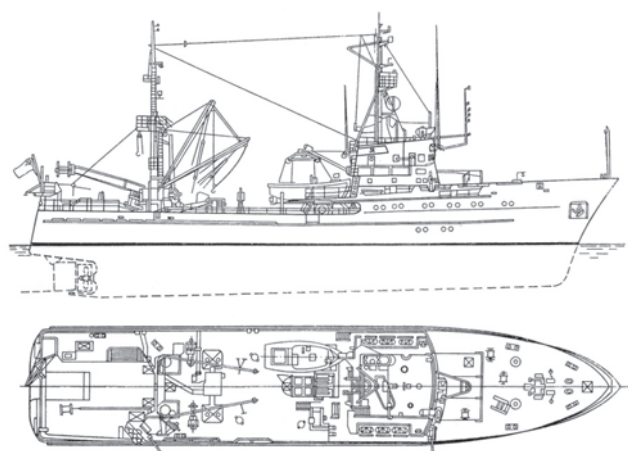
Схема проезда



8 км, за ТЦ «Дружба»
Тел. 32-88-00,
факс 8 (4152) 25-89-87,
моб. 8-961-963-0610

СТР типа «Альпинист» (пр. 503)

Сейнер-траулер рефрижераторный



Всего в период с 1971 по 1994 г. на трёх судостроительных заводах Советского Союза было построено около 290 траулеров этого типа. Также на базе этого проекта были построены следующие серии судов: СРТМ типа «Андрей Смирнов» (проект 503М), СКЯМ типа «Торный» (проект 503М/К), судно для бурения инженерно-геологических скважин – тип «Диорит» (проект 05031), танкер для перевозки рыбьего жира – проект 05037, НИС с автономным глубоководным аппаратом на борту – проект 1539, НИС – проект 503ГОИ, опытовое судно для ВМФ СССР – проект 05035, средний разведывательный корабль – проект 503Р, а также около семи рыбоохранных судов проектов 503М/РОС и 503М/РР. Траулер «Наяда» в 1990 г. передан ВМФ и переоборудован в малый противолодочный корабль. Траулеры «Скат», «Пагелла», «Аскольд Пынько» в 90-х переданы рыбоохране. Впоследствии они, как и большинство остальных рыбоохранных судов, были переданы Федеральной пограничной службе России.

Характеристики:

Назначение:

- лов рыбы кошельковым неводом
- донным или разноглубинным тралами по кормовой схеме
- кратковременное хранение улова в охлаждённом виде и передача на рыбоперерабатывающие суда

Длина наибольшая, м: 53,7

Ширина наибольшая, м: 10,5

Высота борта до верхней палубы, м: 6

Осадка средняя в грузу, м: 4,37

Водоизмещение наибольшее, т: 1 202

Дедвейт, т: 341

Грузоподъёмность, т: 100

Скорость, узлов: 12,6

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 25

Количество кочных мест: 29

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 1 x 970 (1 320), SKL 8NVD 48A-2U

Энерговооружённость, кВт (л. с.): 1 465 (1 995)

Количество построенных единиц: 290

Год начала постройки судов данного типа: 1971

Год окончания постройки судов данного типа: 1995

Завод-строитель: ССЗ «Ленинская кузница», г. Киев, СССР

Волгоградский ССЗ, г. Волгоград, СССР

Ярославский ССЗ, г. Ярославль, СССР

СТ-503, порт приписки Петропавловск-Камчатский

Название

«Дежнёво»

«Зуйково»

«Катаево»

«Мастер»

«Пагелла»

«Пушкарёво»

«Селидово»

«Талдан»

«Эссо»

Дата постройки

апрель 1986 г.

июль 1984 г.

октябрь 1985 г.

июнь 1983 г.

август 1994 г.

20.07.1984

16.11.1978

июнь 1983 г.

август 1988 г.



АРТ СТИЛЬ АВТО

**Корпусный
ремонт яхт
и катеров**



8-924-586-4909

Сейнер-траулер рефрижераторный типа «Альпинист», проект 503 (СТР-503), — многофункциональное среднетоннажное рыболовное судно, разработанное в ЦКБ «Ленинская кузница» в конце 60-х годов, предназначенное для добычи рыбы как тралами, так и кошельковым неводом. Судно является рефрижераторным, то есть на его борту нет морозильных установок, а вылов хранится в охлаждаемом трюме до передачи на обрабатывающее судно либо на береговые предприятия. СТР-503 является первым в мире универсальным судном, способным одновременно работать как донными и пелагическими тралами, так и кошельковым неводом, причём смена орудий лова может производиться силами экипажа непосредственно в море. СТР-503 были наиболее технически совершенными и прогрессивными рыболовными судами своего времени, в их архитектурном типе, с полубаком, кормовой промысловой площадкой и смещённой к носу рубкой, был заложен современный облик траулеров кормового траления. Эти сейнеры-траулеры также были одними из самых массовых серийных судов, строившихся в СССР, а их узнаваемый облик стал своего рода визитной карточкой рыболовного флота. СТР-503 серийно строились на Ярославском, Волгоградском судостроительных заводах и на самом ССЗ «Ленинская кузница» в 1969—1997 гг. За годы производства сейнер-траулер претерпевал модернизацию, всего существовало 3 основные модификации. Также существовали модификации судна для Военно-Морского Флота (в исполнении тральщика) и научно-исследовательского флота. После распада СССР многие предприятия рыбной отрасли начали модернизацию и переоборудование имеющихся СТР в морозильные траулеры, ярусоловы, краболовные и креветколовы суда.

wikipedia.org, 2.01.2013

Компания «Фреон»

фреон, аммиак
фреоновые масла,
фильтры ДЭС
ЗИП к холодильной технике
насосы, трубы медные,
фторопласт



Оптом
и в розницу

В наличии
и на заказ



ул. Ленинская, 38, оф. 107
E-mail: freon@inbox.ru

Тел./факс 42-43-56
8-962-217-9057



ООО «КОДУ ПЛЮС» СНАБЖЕНИЕ В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ



НАСОСЫ
КРАСКА
ЭЛЕКТРИКА

РОССИЙСКОГО И ИМПОРТНОГО
ПРОИЗВОДСТВА

ПФ-115 ХВ-5286 ХС-436 ГФ-021
ГФ-92ХС R101 пищевая
РАСТВОРИТЕЛЬ Р-4

Эл. двигатели
Светильники
Прожекторы
Эл. ЛАМПЫ
Кабель
ТЭНы Грелки
Эл. КОТЛЫ
ИНДУКЦИОННЫЕ

АРГОН БАЛЛОН
40 л



АККУМУЛЯТОРЫ

ЗиП КиП АСИ

ПРОТЕКТОРЫ
КАПРОЛОН
ПОДШИПНИКИ
ФИЛЬТРЫ
ИНСТРУМЕНТ
ВЕТОШЬ
ПЕРЧАТКИ

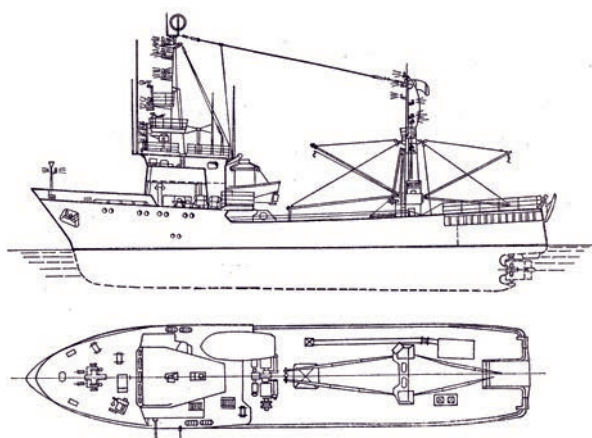
РЕЗИНА МБС
ПАРОНИТ
АСБОТКАНЬ
АСБОКАРТОН

Тел.: (4152) 311-200, 42-45-14, 409-052

г. Петропавловск-Камчатский, ул. Озерновская Коса, 11, «АВТОМАГАЗИН»

СТР типа «Надёжный» (пр. 420)

Сейнер-траулер рефрижераторный



Характеристики:

Назначение:

- лов рыбы кошельковым неводом, пелагическим или донным тралами и снюрреводом

- кратковременное хранение улова в свежем или охлаждённом виде до передачи на рыбообрабатывающие суда

Длина наибольшая, м: 44,81

Ширина наибольшая, м: 9,31

Высота борта до верхней палубы, м: 5,12

Осадка средняя в грузу, м: 3,89

Водоизмещение наибольшее, т: 781

Дедвейт, т: 208

Грузоподъёмность, т: 100

Скорость, узлов: 11,4

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 20

Количество коечных мест: 22

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 1 x 588 (800) 6NVD 48A-2U

Энерговооружённость, кВт (л. с.): 1 083 (1 475)

Количество построенных единиц: 104

Год начала постройки судов данного типа: 1978

Год окончания постройки судов данного типа: 2000

Завод-строитель: судоремонтный завод, г. Николаевск-на-Амуре, СССР

СТРы, порт приписки Петропавловск-Камчатский

Название	Дата постройки
«Балей»	31.05.1984
«Огни»	октябрь 1990 г.
«Орлово»	май 1987 г.
«Соболево»	май 1992 г.

В период с 1978 по 2001 г. в Николаевске-на-Амуре было построено 104 судна этого типа. Также на базе этого проекта было построено четыре научно-исследовательских траулера типа «Дмитрий Песков» и три научно-исследовательских судна типа «Изыскатель-1».

Спустили на воду через 10 лет



Проект 50010

На «Звёздочке» 24 июня спустили на воду для достройки траулер, от которого заказчик отказался 10 лет назад.

Известно, что новым владельцем судна стал рыбо-ловецкий колхоз Мезенского района, который дал новое название судну – «Койда-2».

Траулер стоял на предприятии без дела с 2003 года. Первый заказчик, Архангельская база тралового флота, отказался от достройки, оказавшись в состоянии банкротства, вопрос о котором сегодня решается в Москве.

Траулеры спроектированы в киевском конструкторском бюро «Шхуна». Они относятся к среднему классу и предназначены для переработки рыбы на мороженую продукцию. В отличие от первых двух судов этого проекта – «Ягры» и «Архангельск», которые были спущены на воду в 1998 и 2001 годах соответственно и достраивались в Норвегии, новые траулеры полностью предполагалось оснастить всем оборудованием на судовой верфи. Их стоимость не сообщается, при этом «Архангельск» оценивался в 7,5 млн долларов.

РГ.ру
24.06.2013

ООО «КамЖилСервис Плюс»



Судовое снабжение от А до Я

- ЗИП судовой на российские, немецкие, китайские дизели
- Насосы и ЗИП к ним
- Электрооборудование, прожекторы, светильники
- Промвооружение, верёвки, кранцы, буи, кухтыли российского и корейского производства
- Такелаж: блоки, скобы и т. д.
- Краска судовая Jotun (Южная Корея)
- Тросы стальные, оцинкованные разных диаметров, российского и корейского производства
- Тенты ПВХ разных размеров (плотные)
- Спецодежда (перчатки, костюмы рыбацкие) российского и корейского производства
- Якорно-цепное оборудование (якоря, цепи, скобы кентр и т. д.)
- Двери, иллюминаторы, головки грибовидные и т. д.
- Запорная арматура
- Весы, динамометры
- Резина МБС, паронит, капролон и все для речной и морской рыбалки



Тел./факс 8 (4152) 49-50-83
Тел. 8-914-024-9977
E-mail: kamgilservisplus@mail.ru
Сайт: www.kamgilservisplus.ru

магазин «Специалист»

Комплексные заявки по каталогам ведущих российских производителей, возможна доставка товаров по городу

- рабочая и специализированная одежда



- рабочая обувь



- хозяйственный инвентарь



- моющие средства

- лаки, краски, грунты

- малярный инструмент



- стиральный порошок



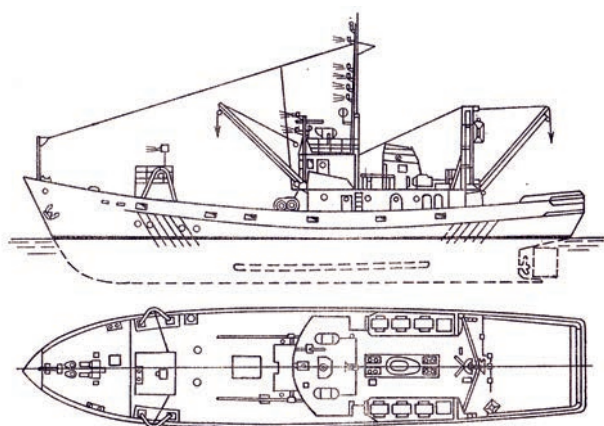
г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная, 33/1,
тел./факс: (4152) 46-84-22, 42-61-63
e-mail: 468422@mail.ru

Режим работы:
пн — пт с 9.00 до 18.00
сб с 10.00 до 14.00, вс — выходной

РС типа РС-300 (проект 388М)



РС-300, 1975 г. в., стоит около 120 тыс. долл.



Характеристики:

Назначение:

- лов рыбы кошельковым неводом, снюрреводом, дрейферными сетями, сайровой ловушкой на электросвет, донным и близнецовым тралами по бортовой схеме

Длина наибольшая, м: 33,97

Ширина наибольшая, м: 7,09

Высота борта до верхней палубы, м: 3,61

Осадка средняя в грузу, м: 2,86

Водоизмещение наибольшее, т: 318,8

Дедвейт, т: 85,7

Грузоподъёмность, т: 50

Скорость, узлов: 9

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 8,5

Количество коечных мест: 18

Район плавания: неограниченный

Мощность главного двигателя, кВт (л. с.): 1 x 220 (300) R8DV-136 (8NVD 36)

Энерговооружённость, кВт (л. с.): 382 (519)

Количество построенных единиц: 485

Год начала постройки судов данного типа: 1967

Год окончания постройки судов данного типа: 1984

Завод-строитель:

Николаевский-на-Амуре ССЗ, г. Николаевск-на-Амуре, СССР

Сретенский ССЗ, п. Кокуй, Читинская обл., СССР

ССЗ «Авангард», г. Петрозаводск, СССР

ССЗ им. Кирова, г. Астрахань, СССР

РСы, порт приписки

Петропавловск-Камчатский

Название	Дата постройки
«Агат»	17.12.1973
«Асача»	30.08.1980
«Конкретный»	сентябрь 1970 г. 24.09.1999 (списан)
«Стародуб»	26.09.1973
«Тунец»	август 1982 г.
«Участливый»	июль 1971 г.

УСЛУГИ СПЕЦТЕХНИКИ

ГРУЗОВИК 4 т

СТРЕЛА 2 т

ЭКСКАВАТОР

ковш 0,2 куб.
резиновые гусеницы

**8-962-217-9057,
48-30-40**

В период с 1967 по 1984 г. на трёх судостроительных заводах Советского Союза было построено 485 сейнеров этого типа. Также на базе этого проекта было построено около тридцати четырёх научно-исследовательских судов, к примеру, НИС типа «Осмотрительный». Ещё примерно полтора десятка сейнеров использовались в научно-исследовательских целях. После распада СССР научный флот стал ненужен, и те суда, что не пошли на «иголки», начали использовать в качестве рыболовных.

Рыболовный сейнер нового проекта взамен устаревших РС-300

ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» (Благовещенск, Амурская область) изучает возможность строительства рыболовного сейнера неограниченного района плавания с мощностью главной силовой установки не менее 600 л. с. взамен морально и физически устаревших РС-300 проекта 388М. Об этом говорится в сообщении предприятия. При этом завод намерен сформировать конечный вариант проекта сейнера с учётом мнения рыбаков. Отметим, что сейчас предприятие осуществляет серийную постройку модернизированных малых рыболовных сейнеров проекта 1338 с мощностью главного двигателя 239 л. с.



ОАО «Судостроительный завод им. Октябрьской революции» является основным поставщиком малых рыболовных сейнеров рыбакам Дальне-

восточного региона. Предприятие строит сейнеры под государственные гарантии для рыбаков Камчатского края и Сахалинской области.

По информации сайта PortNews
13.12.2012

Спроектирован рыбопромысловый сейнер проекта РС-600

Компания «Хотча Морское Проектирование» выполнила проект рыбопромыслового сейнера РС-600 в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.». Об этом 7 декабря 2012 года сообщил официальный сайт компании.

Рыболовный сейнер спроектирован для промысла рыбы как тралом, так и снюрреводом. Судно может быть переоснащено для лова кошельком, ловушками, ярусами, кальмароловными лебёдками.

Основные характеристики:

Длина, м: 35,5

Ширина на миделе, м: 9

Высота борта на миделе, м: 4,8

Максимальная скорость хода, узлов: 10

Автономность плавания, сут.: 10

Район работы: неограниченный



ООО «КАМСАТ-СЕРВИС»

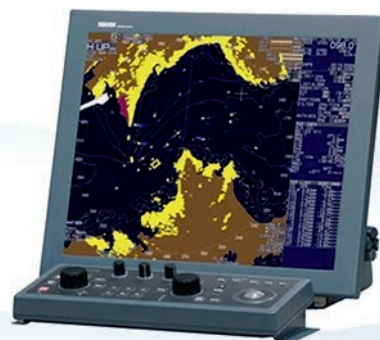
Дилер и сервисный центр компании KODEN Electronics Co.,LTD **KODEN**

ООО «МАРИН-СЕРВИС»

Свидетельство о признании МРС России № 12.00077.173, действительно до 08.08.2017

ПРОДАЖА, УСТАНОВКА, РЕМОНТ судового радиооборудования Комплексная проверка аппаратуры ГМССБ Техническая проверка и пломбировка ТСК

- Навигационное судовое оборудование (РЛС, эхолоты, компасы, GPS и пр.)
- Оборудование радиосвязи
- Судовые системы охранного оповещения
- Система контроля дееспособности вахтенного помощника капитана (СКДВП)
- РДР (VDR), внутрисудовая связь
- Рыболовское оборудование



**Сервисное и гарантийное
обслуживание
Технические консультации**

683032, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Пограничная, 46, оф. 304
Тел.: +7 (4152) 31-50-92, +7 (909) 831-31-92
Факс: 8 (4152) 49-61-65
Моб.: +7-914-782-0088, +7-924-781-1849
E-mail: office@kamsat.net

ООО «ПолиПак»

МЕШКИ:

с/б 22 кг, 16 кг (Корея, КНР)

ДЖУТОВЫЕ

СТАНДАРТНЫЕ, УЛУЧШЕННЫЕ 22 кг, 15 кг

БЛОК-ЛАЙНЕР 7,5 кг

АНТИСЕПТИКИ ИКОРНЫЕ

КУБОТЕЙНЕР ИКОРНЫЙ 23 л

ВКЛАДЫШ ПВХ

(Корея, Россия) 15, 20, 30 мк

ЛЕНТА ОБВЯЗОЧНАЯ

КРАСКА ТРАФАРЕТНАЯ

ПРОТИВНИ 11 кг, 7,5 кг

ПАРАМУШКИ 12, 25, 83, 136, 500, 600, 1 000 л

КОРЗИНКИ ИКОРНЫЕ

МАШИНКИ ЗАШИВОЧНЫЕ

(Япония, Корея, Китай)

НИТКИ и ИГОЛКИ

СПЕЦОДЕЖДА:

костюмы рыбацкие; перчатки резиновые, х/б;
сапоги болотные, резиновые; фартуки,
нарукавники

ТАКЕЛАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Скобы, тросы, канифас-блоки

СОЛЬ пищевая экстра 1 сорт, 2 помол



**Цены
договорные**

Петропавловск-Камчатский,
ул. Мишенная, 129 (пирс Камчатгеологии)

Тел./факс: 23-83-61, 480-920

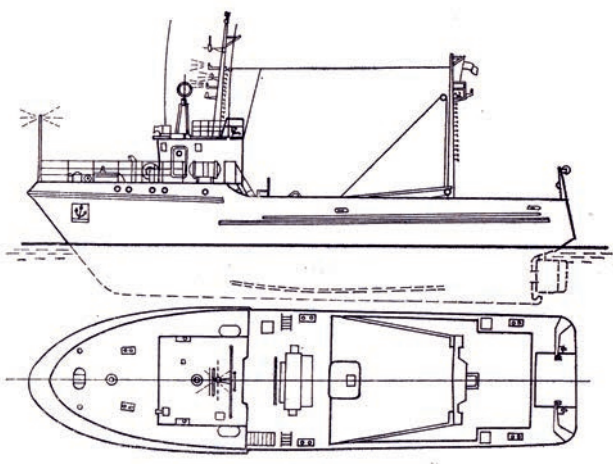
Тел.: 8-962-292-2440, 489-249, 48-77-66

МРТК типа «Балтика»

(проект 1328) Малый рыболовный траулер



МРТК, 1992 г. в., стоит около 160–200 тыс. долл.



Начиная с 1971 года было построено около 380 траулеров этого типа. По крайней мере десять судов эксплуатировались в Болгарии и Югославии. Судно «Инженер Мартынов» построено как рыбоохранное, кроме него рыбоохране передали ещё несколько судов, построенных на базе проекта 1328. В 1983 году один траулер передали ВМФ СССР.

Характеристики:

Назначение судна:

- лов рыбы донным, близнецовым и разноглубинным тралами

Длина наибольшая, м: 25,5

Длина между перпендикулярами, м: 22,01

Ширина наибольшая, м: 6,8

Высота борта до верхней палубы, м: 3,3

Осадка средняя в грузу, м: 2,37

Водоизмещение наибольшее, т: 174

Дедвейт, т: 30

Грузоподъёмность, т: 26,2

Температура в трюмах: –0,5...–2 °С

Скорость, узлов: 9,5

Автономность плавания по запасам топлива, сут: 6

Количество коечных мест: 5

Энергетическая установка: дизель-редукторная

Мощность ГД: 1 х 220 кВт 6NVD 26А-2

Энерговооружённость: 250 кВт

Район плавания: открытые моря с удалением от места убежища до 100 миль, допустимое расстояние между местами убежища до 200 миль

Год начала постройки судов данного типа: 1971

Год окончания постройки судов данного типа: 2000

Количество построенных единиц: 380

Завод-строитель:

Сосновский ССЗ (Россия, г. Сосновка);

Сретенский ССЗ (Россия, Читинская обл., п. Кокуй);

Santierul Naval Tulcea (Румыния, г. Тульча).

МРТК, порт приписки Петропавловск-Камчатский

Название	Дата постройки
«Камсинг-1»	июнь 2001 г.
«Кормчий»	20.12.2001
МРТК-301	30.03.1991
МРТК-316	18.07.2001
МРТК-0719	май 1987 г.
МРТК-0721	август 1987 г.
«Светлый»	07.09.1999
«Ясный»	15.10.1999

Масса пустого корпуса МРТ составляет всего 130,2 т, поэтому доковые работы по ремонту может выполнять любой судоремонтный завод, располагающий плавкраном соответствующей грузоподъёмности. Сегодня есть краны, способные поднимать груз массой в 1 500 т. В полном грузу водоизмещение траулера достигает 175 т. В качестве движителя используется стальной четырёхлопастный гребной винт фиксированного шага диаметром 1,5 м. Судовая электростанция включает два дизель-генератора мощностью по 12 кВт, обеспечивающих электроэнергией привод траловой лебёдки с двумя барабанами, на которые сматываются ваера. При этом на каждом барабане развивается усилие в 1,4 т, а скорость выборки троса достигает 65 м/мин.

Гребной винт помещён в пропульсивную поворотную кольцевую насадку, что улучшает буксировочные возможности судна; кроме того, она используется в качестве руля. Поворот насадки осуществляется с помощью электропривода. На палубе имеются две грузовые стрелы грузоподъёмностью по 0,9 т, установленные на портале. Грузовые лебёдки отсутствуют, поэтому ходовой конец грузового троса (лопаря) выбирается или травится через направляющие блоки с помощью малых барабанов (турачек) траловой лебёдки.

Якорное устройство включает один шпиль с электроприводом и три якоря Холла, два из которых – станковые, массой по 250 кг каждый (расположены в якорных клюзах с нишами), и один запасной массой 100 кг. На становой якорь приходится по 11 стандартных смычек якорной цепи калибром 17 мм.

Судовые помещения имеют паровое отопление. Пар вырабатывается вспомогательным котлом, работающим на мазуте в автоматическом режиме. Производительность котла 0,68 т/час, давление пара 1,2 кгс/см². Кроме того, на судне имеются: осушительная система – для откачки трюмной воды за борт с помощью эжектора производительностью 15 м³/час или ручного насоса производительностью 6 м³/час, и пожарная, снабжённая специальным насосом производительностью 25 м³/час, способным дать струю воды высотой в 30 м.

Рефрижераторная установка компрессионного типа работает на хладоне-12. Трюм изолирован плитами из штапельного стекловолокна марки Б толщиной 100 мм, что позволяет даже летом поддерживать в нём температуру от –0,5 °С до –2 °С. Этого вполне достаточно, чтобы сохранить улов до прибытия судна в порт.

petrokanat.ru, 2012 г.

Общество с ограниченной ответственностью

«Вестник»

Петропавловск-Камчатский, ул. Тундровая, 1а

Тел.: (4152) 22-09-29, 45-75-75

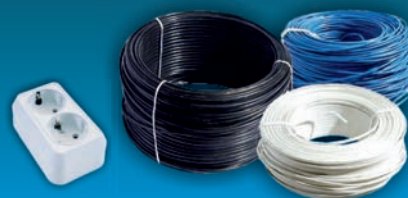
E-mail: ooo.vestnik@mail.ru

реализует со склада г. Петропавловска-Камчатского
ВСЕГДА В НАЛИЧИИ:

- Скобы такелажные СА
- Скобы промышленные ПА
- Скобы фигурные ПВ,
- Скоба «Кентора»
- Скоба СА SAK ...S
- Скоба СИ SAK ...P
- Звено соединительное TL
- Вертлюги промышленные
- Вертлюги на подшипниках
- Противовес вертлюжный
- Зажим канатный DIN 741
- Зажим канатный DIN 1142
- Коуш
- Талреп судовой
- Талреп цепной с храповиком
- Гаки
- Глаголь-гаки
- Звено соединительное
- Карабины
- Свайки
- Ключ «крокодил»
- Блоки грузовые, антенные
- Канифас-блоки
- Блоки текстолитовые одношквивные, двухшквивные
- Тросы стальные, оцинкованные
- Канаты, верёвки, шнуры, нитки, дели – капроновые, полиэтиленовые, «Мега Дан»
- Стропы стальные, текстильные
- Ремни стяжные
- Захват бочковой
- Грузовые захваты



- Спецодежда
- Инструменты
- Электрика (кабели, розетки и т. п.)
- Хозтовары



СПЕЦОДЕЖДА И МИР ИНСТРУМЕНТА

Одежда для рыбаков:

костюмы зимние, влагозащитные, облегчённые;
костюмы рыбацкие, прорезиненные (по ГОСТу);
полукомбинезоны с сапогами резиновые;
фартуки, нарукавники прорезиненные;
сапоги рыбацкие в ассортименте;
перчатки в ассортименте;
головные уборы

Инструмент:

Электрический, слесарный,
малярный;
большой выбор стремянок



258-217 8 км

225-898 10 км

8-902-461-4588 медицинский отдел
torg-odezh@mail.ru

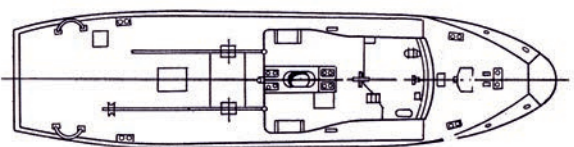
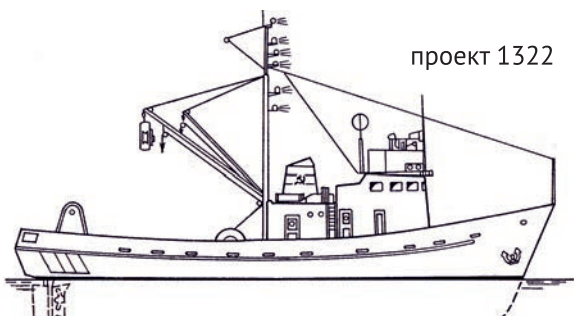
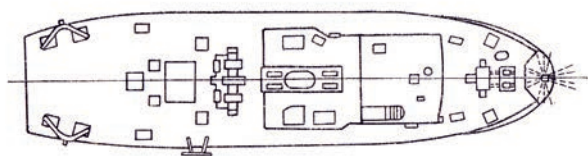
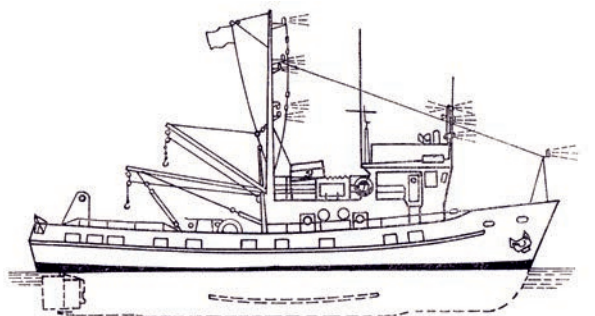
**ГИБКАЯ СИСТЕМА
СКИДОК**

Индивидуальный
подход
к покупателю



МРС-225

(проект 1322Р)



Характеристики:

Назначение судна:

- лов рыбы донным, разноглубинным, близнецовым тралами
- лов креветки тралом по двубортной схеме
- охлаждение улова
- сдача улова на обрабатывающие суда или береговые предприятия

Длина габаритная, м: 23,72 (23,75)

Ширина габаритная, м: 6,15

Высота борта до верхней палубы, м: 2,67

Осадка средняя в грузу, м: 1,94

Водоизмещение наибольшее, т: 145

Дедвейт, т: 23

Главные двигатели:

- Количество и мощность (л. с. каждый): 1 x 225

- Марка: 6ЧНСП 18/22

- Частота вращения, об/мин: 750

Скорость, узлов: 9

Количество коечных мест: 9

Год начала постройки судов данного типа: 1976

Завод-строитель: Завод им. Октябрьской революции, г. Благовещенск, СССР

МРС-80



Характеристики:

Длина наибольшая, м: 16,5

Ширина наибольшая, м: 4,4

Осадка средняя в грузу, м: 1,2

Грузоподъёмность, т: 8

Скорость, узлов: 7,5

Мощность главного двигателя, л. с.: 50–80

МРС-80 – это малый рыболовный сейнер с силовой установкой мощностью 80 л.с. Проект таких судов появился в 50-е годы, когда перед народным хозяйством нашей страны встала задача резко увеличить производство рыбной продукции. Для её решения потребовалось создание системы рыбозаводов и специального прибрежного рыболовного флота.

ООО "ТД Спектр"
Магазин "ВСЕ КРАСКИ"
Краски судовые и промышленные
производства России и Кореи
Сухие смеси, битумные мастики,
ГКЛ, строительный инвентарь
и многое другое !!!

Мы ждём вас по адресу:
 г. П.-Камчатский, ул. Тундровая, 1а
 Тел.: 321-300, 321-400; Факс: 271-685; E-mail: tdspektr-kam@yandex.ru

Logos: International, Aquablack, AKZO NOBEL, Cropr, KNAUF, TERRACO

Радиостанции ведущих фирм

ALINCO, ICOM, KENWOOD, BAOFENG,
WOUXUN, TYT, WACCOM



Продажа, программирование, настройка.
 Установка антенн и АФУ
 Тел: 89140246303 www.kamrc.ru



• ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ МОЮЩИЕ
И ЧИСТЯЩИЕ СРЕДСТВА ДЛЯ СУДОВ,
ПАЛУБ, КАМБУЗНЫХ ПОМЕЩЕНИЙ

- УПАКОВКА (ТАРА)
- ПАКЕТЫ
- ОДНОРАЗОВАЯ ПОСУДА
- СКОТЧ
- ВКЛАДЫШИ
- МЕШКИ
- ВЁДРА

г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Вулканная, 21, склад № 4 (9 км)
Тел.: 49-02-02, 49-03-03, 8-962-291-7070,
8-909-834-5522;

ул. Чубарова, 16, склад № 3 (8 км)
Тел. 257-953;

г. Елизово, 30 км
Тел. 8-961-960-3542



ООО «ТД Спектр», магазин «Все Краски»

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
INTERNATIONAL PAINT
НА КАМЧАТКЕ
ПРЕДЛАГАЕТ ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ
СУДОВЫЕ КРАСКИ:**

**АНТИКОРРОЗИЙНЫЕ (INTERPRIME,
INTERGARD И ДР.)**
- ПРОТИВООБРАСТАЮЩИЕ
(INTERSPEED 6200)
- АЛКИДНЫЕ ЭМАЛИ (INTERLAC
И ДР.)
- ГРУНТ-ЭМАЛИ ДЛЯ ПИТЬЕВЫХ
ТАНКОВ (INTERLINE 850)
И МНОГОЕ ДРУГОЕ!!!

Адрес: г. П.-Камчатский, ул. Тундровая, 1а
Тел.: 321-300, 321-400; факс 271-685
E-mail: tdspektr-kam@yandex.ru

Грузовые трюмы:
Износостойкие покрытия

Надстройки и надводная часть:
высокоэффективные покрытия

Палубы:
износо- и химстойкие
покрытия

Балластные танки:
антикоррозионные
покрытия

Грузовые танки:
химстойкие покрытия

Подводная часть:
противообрастающие
и самополирующиеся
покрытия



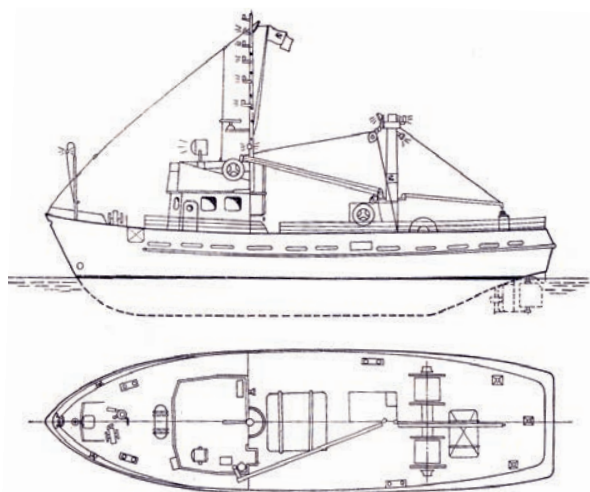
International
international-pc.com

AKZO NOBEL

EB105

МРС-150

(проекты 1338К и 1338П)



Характеристики:

Назначение судна:

- лов рыбы и кальмара снюрреводом, традом, кошельковым неводом, сайровой ловушкой на электросвет, ярусом, ставным неводом – для проекта 1338П
- лов рыбы снюрреводом, ярусом, ставным неводом – 1338К
- транспортирование и сдача улова на береговые базы

Длина габаритная, м: 21,94

Ширина расчётная, м: 6,00

Высота борта до верхней палубы, м: 2,65

Осадка средняя в грузу, м: 1,64 (1,67)

Водоизмещение наибольшее, т: 104 (96)

Дедвейт, т: 24 (26)

Регистровая вместимость валовая/чистая (рег. т) 61/18 (58/12)

Главные двигатели:

- Количество и мощность, л. с. каждый: 1 x 150

- Марка 6ЧНСП 12/14 (6ЧСП 15/18)

- Частота вращения, об/мин: 1 500

Неохлаждаемые грузовые помещения, количество и общий объём, м³:
1 x 26 (1 x 22,6)

Пресная вода, т: 1,11

Скорость, узлов: 9,5

Количество коечных мест: 6

Год начала постройки судов данного типа: 1976 – 1338К,
1977 – 1338П

Год окончания постройки судов данного типа: 1990

Завод-строитель: Завод им. Октябрьской революции, г. Благовещенск, СССР

СУДОВЫЕ, ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ и АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАСЛА



Прямые поставки
из Южной Кореи



GS Oil Движение – жизнь



Работаем с 8.30 до 19.00, воскресенье – выходной
г. Петропавловск-Камчатский, ост. «9 школа», ул. Стрелковая (за АЗС «КНП»)

Тел. 8 (4152) 43-12-46 • Моб. 8-914-786-2788

E-mail: torgsnab.ooo@mail.ru

ДОСТАВКА ПО ГОРОДУ БЕСПЛАТНО

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

«ТОРГСНАБ»

СУДОВЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАСЛА ТЕХНИЧЕСКИЕ ЖИДКОСТИ, АККУМУЛЯТОРЫ

российского и импортного
производства




ООО «ТД Коньков»

49-00-09, пр. Победы, 32



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ «МАСЛА И СМАЗКИ»



МАГАЗИН «АВТОМАСЛА»

- Судовые, автомобильные масла и смазки
- Охлаждающие и тормозные жидкости
- Запасные части на автомобили УАЗ, ГАЗ, ЗИЛ, КамАЗ
- Аккумуляторные батареи
- Краски НЦ-132
- Растворители

Вся продукция
сертифицирована




г. Петропавловск-Камчатский, пр. Карла Маркса, 2
(у автобусного парка)

Тел. 25-22-23

Время работы: с 9 до 19, суббота с 10 до 17,
воскресенье – выходной

г. Петропавловск-Камчатский, ул. Ватутина, 1а

Тел. 8 (4152) 23-34-08; тел./факс 8 (4152) 23-26-98

E-mail: prohorov-mail@yandex.ru

Изменения в Реестре промысловых участков



Как сообщили в Министерстве рыбного хозяйства Камчатского края, изменения вносятся в Реестр промысловых участков с тем, чтобы обеспечить нормальную работу пользователей водных биоресурсов: как общин коренных малочисленных народов Севера, так и просто любителей рыбалки. Ранее реестр включал в себя 234 участка для коренных малочисленных народов Севера Камчатского края: 19 – в Пенжинском районе, 65 – в Тигильском, 30 – в

Карагинском, 22 – в Олюторском. При этом 13 участков в Олюторском и Пенжинском районах были слишком протяжёнными: их длина по берегу реки варьировалась от 10 до 80 километров.

С учётом мнений и пожеланий ассоциаций КМНС, после согласования с администрациями муниципальных районов, эти 13 участков разбиты на менее протяжённые. В результате в Олюторском районе для родовых общин будут работать 17 промысловых участков, в Пенжинском – 18 промысловых участков. Ещё на 10 участках в этих районах, расположенных в черте населённых пунктов или в непосредственной близости, будут осуществляться спортивное и любительское рыболовство. Для этих целей также отведены 7 участков в Карагинском районе.

Участки отведены с таким расчётом, чтобы между ними оставалось достаточно места для осуществления любительского и спортивного рыболовства представителя-

ми коренных малочисленных народов Севера, не входящих в родовые общины. В Министерстве рыбного хозяйства Камчатского края сообщили, что участки будут распределены по конкурсу и закреплены за пользователями водных биоресурсов.

«С пользователями участков для спортивного и любительского рыболовства будет проведена работа, чтобы путёвки для определённых категорий граждан, таких как инвалиды и ветераны, реализовывались по низкой цене», – отметили в министерстве.

На территории Корякского округа спортивная рыбалка никогда не была распространена. Выделение участков для спортивного и любительского рыболовства, по мнению специалистов, позволит снизить здесь уровень браконьерства.

Управление пресс-службы губернатора и Правительства Камчатского края

Информация о местах осуществления любительского и спортивного рыболовства

Тигильский р-н: № 16 (Охотское море), 571 (р. Палана), 607 (р. Тигиль), 613 (р. Тигиль), 615 (р. Седанка), 616 (р. Калгауч)

Соболевский р-н: № 70 (Охотское море), 73 (Охотское море), 686 (р. Воровская, протока Сенная), 694 (р. Удова)

Усть-Большерецкий р-н: № 139 (Охотское море), 153 (Охотское море), 731 (р. Большая), 735 (р. Плотникова)

Усть-Камчатский р-н: № 280 (Камчатский залив), 1009 (оз. Нерпичье), 1010 (оз. Нерпичье)

Миловский р-н: № 873 (р. Камчатка), 894 (р. Камчатка), 895 (р. Кирганик)

Алеутский р-н: № 904 (р. Гаванская, остров Беринга), 990 (р. Федоскина, остров Беринга)

Соболевский р-н: № 46 (Охотское море), 667 (р. Ича), 672 (р. Облуковина), 677 (р. Крутогорова)

Усть-Камчатский р-н: № 838 (р. Камчатка)

Усть-Большерецкий р-н: № 705 (р. Кихчик), 728 (р. Большая), 733 (р. Быстрая), 736 (р. Удочка)

Усть-Камчатский р-н: № 849 (р. Камчатка)

Быстринский р-н: № 899 (р. Быстрая)

Соболевский р-н: № 663 (р. Саичик), № 714 (оз. Большое), 729 (р. Большая), 730 (р. Большая), 741 (р. Опала)

Елизовский р-н: № 765 (р. Паратунка), 771 (р. Котельная), 775 (р. Налычева), 783 (оз. Малое), 812 (р. Половинка)

Миловский р-н: № 878 (р. Камчатка), 882 (р. Камчатка), 896 (р. Козыревка)

Вид водных биоресурсов Допустимый размер, не менее (см)

Голец жилая форма в водных объектах рыбохозяйственного значения Камчатского края	17
Голец проходной	40
Голец проходной в водных объектах рыбохозяйственного значения Камчатского края	26
Камбала	21
Карась в Усть-Камчатском и Быстринском районах Камчатского края	18
Краб волосатый	8
Краб камчатский	13
Краб колючий	10
Краб синий	13
Креветка травяная	6
Креветка углохвостая	6
Кунджа	45
Ленок	45
Мальма (жилая форма)	17
Мальма проходная	45
Мидия	10
Микижа	37
Минтай	30
Навага	19
Навага в лиманах Авачинского залива	17
Палтус белокорый	62
Сазан	35
Сельдь озёрная в водных объектах рыбохозяйственного значения Камчатского края	15
Сельдь берингоморская	25
Терпуг	25
Треска	40
Хариус	25
Щука в водных объектах рыбохозяйственного значения Камчатского края	40

Выписка из Правил рыболовства для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна, утверждённых Приказом Федерального агентства по рыболовству от 27 октября 2008 г. № 272 с изменениями от 6 февраля 2009 г. № 83, 17 марта, 7 апреля 2009 г.

Федеральный закон

от 20 декабря 2004 г. № 166-ФЗ

«О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов»



АВТОМИР

Резиновые лодки

Палатки

Мангалы

Туристическая мебель

И многое другое!

График работы:
с 9 до 19 час. (без перерыва и выходных)

ул. Академика Королёва, 63
Тел. 300-788
www.avtomirpk.ru



Сварочные аппараты

Компрессоры

Аккумуляторные инструменты

АВТОМИР

Электро-, бензоинструменты

График работы:
с 9 до 19 час. (без перерыва и выходных)

Торговый комплекс «Автомир»:
ул. Академика Королёва, 63
Тел. 300-788
www.avtomirpk.ru

РЫБОПРОМЫСЛОВЫЕ УЧАСТКИ

Речные рыбопромысловые участки

№ участка	Наименование водного объекта	Размеры участка	Границы участка	Орудия лова	Виды водных биоресурсов	Место выдачи
1	2	3	4	5	6	8

Западно-Камчатская подзона – Тигильский район

571	Река Палана	Длина – 36 200 м	1. Нижняя граница – 26 500 м от устья реки 2. Верхняя граница – 62 700 м от устья реки 3. Оба берега	Спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	г. Петропавловск-Камчатский, ул. Максимова, 42, оф. 5 п. Палана, ул. Чубарова, 14, кв. 15
-----	-------------	------------------	--	-------------------	---------------------------------------	--

Западно-Камчатская подзона – Соболевский район

686	Река Воровская, протока Сенная	Длина – 1 000 м	1. Нижняя граница – 1 000 м вниз по течению протоки Сенная 2. Верхняя граница – начало протоки Сенная 3. Оба берега	Закидные невода, сети ставные, сети плавные, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	место лова, с. Соболево, ул. Набережная, 1
694	Река Удова	Длина – 3 500 м	1. Нижняя граница – устье реки Удова 2. Верхняя граница – 500 м вниз по течению от стационарного моста на посёлок Устьевое 3. Оба берега	Закидные невода, сети ставные, сети плавные, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	место лова, с. Соболево, ул. Набережная, 1

Камчатско-Курильская подзона – Усть-Большерецкий район

731	Река Большая	Длина – 500 м	1. Нижняя граница – 300 м вниз по течению от слияния рек Плотникова и Быстрая 2. Верхняя граница – 100 м вверх по течению реки Плотникова и 100 м вверх по течению реки Быстрая от слияния 3. Оба берега	Спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	г. Петропавловск-Камчатский, ул. Максимова, 42, оф. 5
-----	--------------	---------------	--	-------------------	---------------------------------------	---

Петропавловско-Командорская подзона – Елизовский район

766	Река Авача	Длина – 20 000 м	1. Нижняя граница – устье реки Красная 2. Верхняя граница – 20 000 м вверх по течению от устья реки Красная 3. Оба берега	Спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	место лова, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Максимова, 42, оф. 5 м-н «Поплавок» (8 км), м-н «Рыболовный мир» (АЗС), м-н «Рыболовные снасти» (4 км), м-н «Рыболов» (5 км), м-н «Трофей» (10 км), м-н «Бирюза» (Елизово)
768	Озеро Виллой	Площадь – 420 га	Акватория озёр Малый Виллой и Большой Виллой	Закидные невода, сети ставные, спиннинги, удочки	Все виды рыб, кроме тихоокеанских лососей	место лова, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Максимова, 42, оф. 5
772	Река Налычева	Длина – 4 900 м	1. Нижняя граница – 100 м вниз по течению реки Налычева от слияния с рекой Озерная 2. Верхняя граница – 4 000 м вверх по течению реки Налычева от слияния с рекой Озерная и 800 м вверх по течению реки Озерная от слияния с рекой Налычева 3. Оба берега	Спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	место лова, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Максимова, 42, оф. 5

Петропавловско-Командорская подзона – Мильковский район

894	Река Камчатка	Длина – 1 000 м	1. Нижняя граница – 1 000 м вниз по течению от восточной оконечности посёлка Кирганик 2. Верхняя граница – восточная оконечность посёлка Кирганик 3. Оба берега	Сети ставные, сети плавные, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	место лова
-----	---------------	-----------------	---	---	---------------------------------------	------------

Петропавловско-Командорская подзона – Усть-Камчатский район

1009	Озеро Нерпичье	Площадь – 25 га	Участок с указанными базовыми точками: 1. 56° 18' 30" с. ш., 162° 43' 25" в. д. 2. 56° 18' 26" с. ш., 162° 43' 38" в. д. 3. 56° 17' 58" с. ш., 162° 43' 06" в. д. 4. 56° 18' 03" с. ш., 162° 42' 56" в. д.	Все орудия лова, разрешённые Правилами рыболовства	Все виды рыб, кроме тихоокеанских лососей	место лова, п. Усть-Камчатск, ул. Ленина, 117
------	----------------	-----------------	--	--	---	---

БУДЬ В КУРСЕ – ЧИТАЙ «КАМЛАЙФ»



РЫБОПРОМЫСЛОВЫЕ УЧАСТКИ

Морские рыбопромысловые участки

№ участка	Наименование водного объекта	Координаты базовой						Размеры рыбопромыслового участка	Границы рыбопромыслового участка	Орудия лова	Виды водных биоресурсов	Место выдачи
		широта			долгота							
		0	'	''	0	'	''					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14

Западно-Камчатская подзона – Тигильский район

16	Охотское море	59	05	40	159	50	01	1. Длина – 2 000 м 2. Ширина – 300 м	1. 2000 м от базовой точки по береговой линии на север 2. На удалении 300 м от береговой линии	Закидные невода, сети ставные, ловушки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб, крабы, креветки	место лова, п. Палана, ул. Чубарова, 14, кв. 15
----	---------------	----	----	----	-----	----	----	---	---	--	--	---

Западно-Камчатская подзона – Соболевский район

70	Охотское море	54	14	55	155	48	05	1. Длина – 1 000 м 2. Ширина – 1 000 м	1. 1 000 м от базовой точки по береговой линии на юг 2. На удалении 1 000 м от береговой линии	Закидные невода, сети ставные, ловушки, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб, крабы, креветки	место лова, с. Соболево, ул. Набережная, 1
73	Охотское море	54	11	08	155	49	32	1. Длина – 500 м 2. Ширина – 1 000 м	1. 500 м от базовой точки по береговой линии на юг 2. На удалении 1 000 м от береговой линии	Закидные невода, сети ставные, ловушки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб, крабы, креветки	место лова, с. Соболево, ул. Набережная, 1

Камчатско-Курильская подзона – Усть-Большерецкий район

139	Охотское море	52	48	22	156	09	54	1. Длина – 2 200 м 2. Ширина – 150 м	1. 2 200 м от базовой точки по береговой линии на юг 2. На удалении 150 м от береговой линии	Сети ставные, ловушки, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб, крабы, креветки	место лова
153	Охотское море	52	38	07	156	15	19	1. Длина – 1 700 м 2. Ширина – 150 м	1. 1 700 м от базовой точки по береговой линии на юг 2. На удалении 150 м от береговой линии	Сети ставные, ловушки, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб, крабы, креветки	место лова

Петропавловско-Командорская подзона – Елизовский район

222	Авачинская губа, тонь «Гора Заросшая»	52	55	49	158	28	04	1. Длина – 4 000 м 2. Ширина – 300 м	1. 4 000 м от базовой точки по береговой линии на восток 2. На удалении 300 м от береговой линии	Сети ставные, ловушки, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб, крабы, креветки	место лова
244	Авачинская губа, бухта Завойко	52	55	46	158	41	09	1. Длина – 300 м 2. Ширина – 200 м	1. 300 м от базовой точки по береговой линии на юг 2. На удалении 200 м от береговой линии	Все орудия лова, разрешённые Правилами рыболовства	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	место лова
248	Авачинская губа, бухта Завойко	52	55	28	158	41	14	1. Длина – 300 м 2. Ширина – 200 м	1. 300 м от базовой точки по береговой линии на юг 2. На удалении 200 м от береговой линии	Все орудия лова, разрешённые Правилами рыболовства	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб	место лова

Петропавловско-Командорская подзона – Усть-Камчатский район

280	Камчатский залив	56	12	39	162	39	12	1. Длина – 2 700 м 2. Ширина – 300 м	1. 2 700 м от базовой точки по береговой линии на северо-запад 2. На удалении 300 м от береговой линии	Сети ставные, ловушки, спиннинги, удочки	Тихоокеанские лососи, другие виды рыб, крабы, креветки	место лова, п. Усть-Камчатск, ул. Ленина, 117
-----	------------------	----	----	----	-----	----	----	---	---	--	--	---

Справочник по ЖКХ

- Новости**
- 8 Фонд реформирования ЖКХ
 - 9 Софинансирование капремонта
- Главные лица**
- 10 Губернатор
 - 11 Председатель думы и ситименеджер
 - 12 Литвинова Л. Ф. Зам Главы адм.ПКТО
- Наш город**
- 14 Старый Петропавловск
 - 15 "Замороженные" проекты
 - 16 Объекты краевого значения
 - 19 Объекты городского значения

- Ресурсоснабжение**
- 22 Горводоканал
 - 24 Газоснабжение
 - 26 Электроснабжение
 - 27 Гидроэнергетика
- Депутаты**
- 28 Законодательное собрание
 - 29 Избирательные округа ПКТО
 - 30 3-й избирательный округ
- Недвижимость**
- 32 Типы домов
 - 32 Снимаем правильно. Квартиру

- Юридический раздел**
- 34 Вопросы к юристу
 - 37 Дом-не крепость
 - 38 Кто присвоил деньги на капремонт
- Землеустройство**
- 44 Памятка по правилам поведения
 - 45 Снос и сейсмоусиление домов
- Управление многоквартирным домом**
- 48 Жилищный кодекс
 - 49 Выбор способа управления
 - 52 Совет дома

- Содержание и ремонт дома**
- 54 Содержание общего имущества дома
 - 56 Придомовая территория
 - 58 Общедомовое имущество
 - 60 Ремонт многоквартирного дома
 - 63 Подъезд дома
 - 64 Услуги по содержанию дома
- Оплата услуг ЖКХ**
- 66 Плата за тепло
 - 68 Право на перерасчёт
 - 70 Субсидии
 - 71 Задолженность за квартиру



Морские термины

Аврал – работа на корабле, в которой принимает участие вся команда. Во время аврала командует старший офицер.

Ахтерштевень – брус, идущий вертикально или наклонно от киля и составляющий заднюю оконечность судна; к ахтерштевню навешивается руль.

Бак – надстройка в носовой части палубы, доходящая до форштевня.

Балясина – точёный реёк, служащий ступенькой у штурмтрапа.

Бербóут-чárтер – договор фрахтования судна без экипажа.

Бра́шпиль – машина для подъёма якоря, в отличие от шпиля имеет горизонтальный вал.

Ватерли́ния – линия соприкосновения спокойной поверхности воды с корпусом плавающего судна.

Водоизме́щение – вес корабля в тоннах, то есть количество воды, вытесненной плавающим судном; характеристика размеров судна.

Гак – стальной крюк, прикреплённый к концу тросов и цепей, служащий для подъёма шлюпок, груза и для буксировки.

Галс – курс судна относительно ветра; если ветер дует в правый борт, то говорят, что судно идёт правым галсом, если в левый борт – то левым галсом.

Галью́н – 1) площадка, в виде балкона, в носу парусного судна, под носовым украшением. Служила отхожим местом экипажа; 2) на современных судах так называют помещение, где команда может отправить естественные надобности, а также оборудование для удаления за борт продуктов жизнедеятельности.

Де́двёйт – полная грузоподъёмность судна, выражаемая в весовых метрических тоннах.

Ка́бельтов (нидерл. – kabeltouw) – мера длины, равная одной десятой международной либо британской морской мили, то есть 185,2 или 185,3 м соответственно.

Каботáж – 1) судоходство между портами одной и той же страны; 2) (ист.) плавание от мыса к мысу, то есть прибрежное, совершаемое при помощи одних навигационных средств

кораблевождения.

Ка́мбуз – кухня на судне.

Каюта – отдельное помещение на судне для жилья; каюта капитана, механика и т.д.

Каю́т-компания – столовая и место отдыха командного состава корабля.

Киль – основная продольная связь корабля, располагаемая по всей его длине в нижней части по диаметральной плоскости. На деревянных судах киль состоит из выступающего наружу бруса, к которому прикрепляются шпангоуты; на металлических киль делается из вертикально поставленных листов, скрепляемых полосами углового железа с листами, положенными горизонтально.

Кингстон – отверстие с клапаном в наружной обшивке подводной части судна для приёма или удаления воды.

Клотик – деревянный выточенный кружок, надеваемый на топ мачты или флагштока. Прикрывает торец мачты от влаги. Имеет несколько шкивов или кипов для фалов.

Клюз – отверстие в борту для якорной цепи.

Кне́хты – парные металлические тумбы, отлитые вместе с основанием – плитой (на деревянных судах были деревянные). Кнехты устанавливаются на палубе в носовой, кормовой части и бортов судна и служат для закрепления тросов при швартовке.

Кок (нидерл. – kok) – судовой повар.

Комингс – вертикальные стальные листы или деревянные брусья, ограждающие грузовые, световые и сходные люки от попадания воды внутрь помещений. Все двери на судне также имеют комингс высотой от 50 до 300 мм.

Коносамент – разновидность ценных (товарных) бумаг; расписка агента транспортной фирмы (судна, самолёта) грузоотправителю о принятии груза к перевозке с обязательством выдать груз в пункте назначения её предъявителю.

Контрфорс – поперечная распорка звена якорной цепи калибром свыше 15 мм. Уменьшает деформацию звена под нагрузкой, повышает прочность

звена (примерно на 20 %).

Коффердам – (англ. – cafferdam, голл. – kofferdam), узкий непроходимый отсек, разделяющий соседние помещения на судне. Препятствует проникновению выделяемых нефтепродуктами газов из одного помещения в другое.

Кранец – приспособление временное или постоянное, служащее для предохранения борта судна от ударов и трения о причал или другое судно.

Лайнер-аут – условие поставки (транспортировки), при котором судно несёт расходы по выгрузке в порту назначения

Леер – трос, натягиваемый для предотвращения падения людей за борт во время шторма.

Линь – тонкая верёвка, трёхпрядная, тоньше одного дюйма.

Лоцман – моряк, хорошо знающий характер известного побережья и все местные проходы и фарватеры.

Осадка судна – отстояние от грузовой ватерлинии самой нижней точки выступающей части судна.

Пелагиаль – зона моря или океана, не находящегося в непосредственной близости от дна.

Пиллерс – вертикальная металлическая стойка, служащая опорой для палубного перекрытия судна.

Полундра! – окрик сверху вместо «берегись!», когда что-нибудь падает.

Рундук – ящик или ларь, устанавливаемый во внутренних помещениях корабля для хранения личных вещей.

Рым – металлическое кольцо для закрепления тросов, блоков, стопоров, швартовных концов и т.п.

Рында – звук судового колокола в русской морской терминологии.

Стивидор – юридическое или физическое лицо, осуществляющее погрузку (выгрузку) судов.

Стрингер – продольная связь набора корпуса судна, идущая по всей его длине.

Такелаж – общее наименование всех снастей.

Талреп (винтовой, тросовый, рычажный и т.д.) – приспособление для обтягивания стоячего такелажа, штуртроса, лееров и т.п.

Тайм-чартер – торговый договор об аренде судна или его части на определённый срок.

Тали – грузоподъёмное приспособление, состоящее из 2-х блоков, соединённых тросом.

Тальман – лицо, ведущее подсчёт товара при его погрузке на судно или выгрузке с него.

Трап – лестница на корабле.

Трюм – внутреннее помещение корабля, лежащее ниже самой нижней палубы.

Узел – единица скорости судна, соответствующая одной морской миле в час (1 852 м).

Фал – снасть, служащая для подъёма некоторых рей, парусов, сигнальных флагов и т.д.

Флагман – лицо, командующее эскадрой.

Флагшток – вертикальная стойка (шток, стержень, древко), на которой поднимается любой флаг.

Форпик – носовой отсек судна. Обычно используется для принятия балласта.

Форшпигель – носовой транец.

Фрахт – плата за перевозку грузов, взимаемая судовладельцами.

Шаланда – небольшое грузовое судно.

Шильдик – номерок на двери с названием помещения на судне.

Шкипер – содержатель корабельного имущества и материального снабжения военного корабля, капитан коммерческого парусного судна.

Шпангоут – ребро судового остова.

Шпигат – отверстие в палубе для слива скопившейся воды за борт, снабжённое шпигатной трубой.

Шпиль – большой ворот с вертикальной осью, служащей для подъёма якоря и выбирания швартовных концов.

Штевень – прочный брус в носовой и кормовой оконечностях корабля.

Ют – кормовая часть верхней палубы судна или кормовая надстройка на судне.

ПАМЯТИ ПОГИБШИХ РЫБАКОВ

С/Б «КИТ» 31.10.38 г.

СОРОКИН ФЕДОР ДМИТРИЕВИЧ
ДРОБИНКИН НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ
ИБЛЕВ ИЛЬЯ ГЕОРГИЕВИЧ
ЛЕОНТЬЕВ ПЕТР МИХАИЛОВИЧ
БЕКОВ МИХАИЛ АЛЕКСЕЕВИЧ
ЗУДИН НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ
ЧЕРНЫХ ВАСИЛИЙ МИХАИЛОВИЧ
БЕЛОВ АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ
ЗАВЕЛИЦКИЙ ДАНИЛ АРТЕМЬЕВИЧ
МАСЛОВ ВИКТОР МИХАИЛОВИЧ
ДУДИН ВАСИЛИЙ АНДРЕЕВИЧ
СТРАХОВ ДЕНИС ЕГОРОВИЧ
КЛИМОВ СЕМЕН АНДРЕЕВИЧ
МАЛЫШЕВ ПАВЕЛ ОСИПОВИЧ
ВОЛГОВУХОВ ВАСИЛИЙ ТИМОФЕЕВИЧ
ИВАНЧЕНКО СТЕПАН НИКОЛАЕВИЧ
СТАХОВИЧ АЛЕКСЕЙ СТЕПАН.
ЛУКЬЯНОВ
ПОПОВ МИХАИЛ ИВАНОВИЧ
ПУХЛОВ ГЕОРГИЙ АНДРЕЕВИЧ
ЧЕРВЯКОВ АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬ.
ЛЕБЕДЕВ ВЛАДИМИР ХРИСТАН.
КРАСНОВ
ПАНАДИН ГЕОРГИЙ ГРИГОР.
КЛЕИМАНОВ ВАСИЛИЙ ДМИТР.
СМОЛИНА АННА СТЕПАНОВНА
МАКАРОВ

Р/ТРАУЛЕР «ВОСТОК» 14.1.52 г.

ЗАКХЕЕВ СЕРГЕЙ ЛЕОНИДОВИЧ
МАКОВЕЦ АНАСТАСИЙ ФЕОКТИСТ.
НИКОЕНКО ИВАН МАКСИМ.
РУВЦОВ АНАТОЛИЙ ИВАН.
ШАБАЛИН НИКОЛАЙ ВАСИЛЬ.
ЛЕСОВОЙ АЛЕКСАНДР ИВАН.
САСОРОВ СТЕПАН ДМИТР.
ЮЖАКОВ АЛЕКСАНДР СЕМЕН.
МИН БОН ЧИ
КО ДЕН СОБ.
СОКОЛОВСКИЙ АНАСТАСИЙ ГРИГОР.
ЯКОВЛЕВ ИВАН ИВАНОВИЧ
ЧЕК ВОН ЧЕЛЬ
НОВОСЕЛОВ АЛЕКСАНДР АНДР.
СЕРГИЙ АЛЕКСАНДР ЯКИМ.
СОЛОВЬЕВ ИВАН АНУФРИЕВИЧ
СИНЬЛЫН ФЕОДОСИЙ ПАВЛ.
ЛИ ХО ВОН.
КУТЛЕР ГЕОРГИЙ ДМИТРИЕВИЧ
ЛЯШЕВ ВАСИЛИЙ ДМИТРИЕВИЧ
И ДЕН ХА
ХАН ТЫ У
ТИМ ГИ НОК
ЛИ ВОН БОК
ТЯН КИ СОН
ФЕДОРОВ ИВАН ПЛАТОНОВИЧ
ВЕДИНОВ ПЕТР ПАВЛОВИЧ
ЛАРИН ПЕТР СТЕПАНОВИЧ
ФРОЛОВ МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ
РЫЛОВ ЕГОР ИВАНОВИЧ.
ТОРГОВА АННА ИВАНОВНА
САВЕНКО ЕЛИЗАВЕТА ПЕТРОВНА
КОШМАН ПРАВДА ФЕДОРОВНА
ЗАСТУПНИКОВ НИКОЛАЙ ЕФИМ.
КОЛЕСНИЧЕНКО ФЕДОР ПЕТРОВИЧ
КОМКО АЛЕКСАНДР ГЕОРГИЕВИЧ
МИРОНОВА ЗИНАИДА ВАСИЛЬ.
ЛЕСОВОЙ ОЛЕГ АЛЕКСАНДРОВИЧ
ОСЫПНИКОВ ВАСИЛИЙ ВАСИЛЬ.
УХТЕРОВ ПЕТР МАКСИМОВИЧ

В книге С. В. Гаврилова «Чтобы помнили» он пишет, что в списке есть две неточности:
1) гибель судна произошла 14 января (а надо – 12 января);
2) также на судне погибли сыновья двух членов экипажа.

СТР «КЛЮЧЕВСКОЙ» 31. XII. 61 г.

РУДНЕВ ЮРИЙ ДМИТРИЕВИЧ
ГЛАДЫШЕВ ВАСИЛИЙ ИВАН.
ГРИШИН АНАТОЛИЙ ИВАН.
ТАРАНОВ ВИКТОР РОДОН.
КОКОУЛИН ЛЕОНИД НИКОЛ.
ГОДОВАНОВ ВАСИЛИЙ ХАРИТОН.
ПРОКОФЬЕВ АНАТОЛИЙ ИЛЬИЧ
ШУТОВ ЭДУАРД АЛЕКСЕЕВИЧ
АНДРИЯНОВ НИКОЛАЙ ЯКОВ.
КИЛИН АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ
ПЕРМЯКОВ ВАЛЕНТИН ВАСИЛЬ.
ЧАВТАРАЕВ ГУСЕИН САДЫКОВИЧ
ГАВРИЛОВ ЮРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ
СОБОЛЕВСКИЙ ТАДЕУШ АДОЛЬФ.
ПОПТОВЫХИН ВЯЧЕСЛАВ ВАСИЛЬ.
КИМ-ЧЕН-ЧЕН
РУСТАМОВ ГУСЕИН АЛИ АЛОГВЕРД.
ВОТЯКОВ ЮРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ
БУРАКОВ НИКОЛАЙ ГРИГОР.
ЖОХОВ ВЯЧЕСЛАВ АЛЕКСЕЕВИЧ
СЛОБОДЧИКОВ ВЛАДИМИР ФЕОД.
КОНДРАШЕВСКИЙ ЮРИЙ АЛЕКСАНДР.
КОЛТУН ВАЛЕНТИНА ДАНИЛ.

СТР «КАРАГА» 21.II. 66 г.

ЗАГОРСКИЙ ГЕННАДИЙ ИВАН.
ШЕХОВЦОВ ВЛАДИМИР НИКИТ.
ВАСИЛЬЕВ ВЛАДИМИР МИХ.
АСТАШКОВ ГЕОРГИЙ ПЕТР.
АНИЩЕНКО ВАСИЛИЙ ЕГОР.
ШЕВЧЕНКО ВЛАДИМИР ПЕТР.
КУЗНЕЦОВ ВИТАЛИЙ ДМИТР.
СИМЯНОВ БОРИС НИКОЛ.
ПЛАТОВ ЕВГЕНИЙ ПЕТРОВИЧ
ТАИОНОВ АРКАДИЙ ИВАН.
ГЛУХОВ АНАТОЛИЙ ПЕТР.
САХАРОВ АЛЕКСЕЙ АНДР.
ГУРКИН АНАТОЛИЙ ФЕДОР.
СЕМЕНОВ ВАСИЛИЙ МИХ.
НАЗАРЦЕВ ВАСИЛИЙ АНДР.
КОРЯКИН АЛЕКСАНДР ИВАН.
НОВАКШЕНОВ ЮРИЙ НИКОЛ.
БУСЫГИН ВЛАДИМИР ПАВЛ.
АНТОНИН ВЯЧЕСЛАВ ИВАН.
ПИСОВАРОВ АЛЕКСАНДР ПАВЛ.
КРУПНЯКОВ АЛЕКСАНДР ПЕТР.
СТАРЫХ ИГОРЬ НИКОЛАЕВИЧ
ШЕВЧЕНКО ЮРИЙ АРХИПОВИЧ
КАМАНИН ВЛАДИМИР ИВАН.

МРС-225 №038

МРС-225 №038

12 мая 1998 г.

РАТУШНЫЙ В. А.
капитан 1950
КУРОВ В. Ю.
стар. пом. 1953
НЕГОПЛАВОВ А. П.
стар. мех. 1942
ВЛАСЕНКО С. Д.
2 механик 1970
СТУПНИЦКИЙ В. С.
моторист 1975
НЕТЕСОВ М. Ю.
мастер добычи 1966
ЛЫКОВ С. В.
матрос 1-й курсант КГАРФ 1976
РАТУШНЫЙ А. В.
матрос 1-й курсант КГАРФ 1977
ЗАМЯТИН К. В.
кок

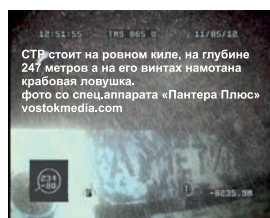
ОАО «КОЛХОЗ ОКТЯБРЬ»

17 августа 2010 г.

ДЕМИДКИН О. А. 13.03.1971
Бригадир
ЛЕОНОВ С. А. 06.02.1963
старший помощник капитана
КОРЮКОВ С. В. 27.07.1964
2 механик МРС
ИВАНОВ А. С. 18.02.1957
рыбак
ИВАНОВ В. Н. 20.06.1985
рыбак
КОЛЬЧЕВ О. В. 22.07.1974
рыбак
ШЕВЕЛЕВ Е. В. 25.07.1990
курсант Камчат ГТУ

На памятной табличке указана только малая часть погибших моряков. Также легли на дно с экипажем и пассажирами: катер № 9, «Дога», «Москвин», «Шатура», буксир «Бодрый», кунгасы с номерами и без, катера типа «Ж», МРС «Мирный», № 002, № 379, № 1455, № 4304, № 104, № 116, № 091, РС «Хариус» и многие другие. Этот список далеко не полный. Им бы тоже нужно установить памятную доску...

СТР «Аметист» лёг на дно в заливе Шелихова (Охотское море)



На борту судна «Аметист» 23 человека. Связь с траулером, который принадлежит «КамчатНИРО» была потеряна ещё 10 февраля. Экстренное сообщение о пропаже судна было передано всем кораблям, находящимся в районе залива Шелихова. 22 февраля найден спасательный плот с траулера «Аметист». Его обнаружили в ста километрах от места, где экипаж в последний раз выходил на связь.

Команда не успела ни нажать «тревожную кнопку», ни выйти в радиоэфир, ни даже выбросить за борт аварийный радиобуй.

Позже гидрографическим судном ГС-296 Тихоокеанского флота в южной оконечности залива Шелихова с помощью акустического оборудования было установлено, что на глубине 247 м находится объект, по размерам и очертаниям похожий на пропавший «Аметист».

Автор: радио, 14.02.2011

Человеческий фактор стал причиной гибели траулера «Аметист»

К такому выводу пришла межведомственная комиссия, занимавшаяся расследованием дела. Согласно заключению, наиболее вероятной причиной исчезновения траулера стало опрокидывание и затопление СТР. Во время последней связи капитан «Аметиста» сообщил: «...судно упёрлось в лед, машина не справляется, и его сносит вместе со льдом по ветру и течению со скоростью 3 узла. При этом происходит сильное обледенение вследствие постоянного заливания водой». Также траулер имел практически нулевые запасы топлива и ожидал бункеровки. Эксперты считают, что удержать судно на плаву можно было, только заполнив пустые топливные цистерны заборной водой и сбросив лишний груз. Далее события, вероятно, развивались стремительно. По этой причине экипаж не успел подать сигнал бедствия и воспользоваться спасательными плотами и гидрокостюмами, считают эксперты. Как говорится в заключении комиссии, капитан подвергал судно и людей неоправданному риску, продолжая работу в неблагоприятных и даже опасных условиях, сознательно игнорируя требования безопасности. В этих условиях ему нужно было прекратить промысел, взять балласт в топливные цистерны, уйти в укрытие и ожидать подхода танкера. При этом прямых виновников происшествия комиссия не установила из-за отсутствия достоверных фактов, что же на самом деле произошло с судном. Тем не менее наиболее вероятным считается вина капитана «Аметиста», не соблюдавшего правил безопасности, а также заместителя генерального директора КамчатНИРО по безопасности, который не обеспечил должного контроля за соблюдением этих правил.

Радио СВ, 26.05.2011

Список членов экипажа СТР «Аметист»
капитан Сергей КАМЕНЩИК
старший помощник Андрей ПОДОРОЖНЫЙ
2-й помощник Антон РЕГУЕВ
3-й помощник Павел ТОКАРЕВ
начальник радиостанции Юрий ТАРАН
старший механик Максим ВОЛКОВ
2-й механик Валерий ПЕШКОВ
3-й механик Андрей ЧЕРНЫШЕВ
4-й механик Игорь АСТРАШЕВСКИЙ
электромеханик Дмитрий ЦЫГАНКОВ
ремеханик Роман ВЕРБИЦКИЙ
старший мастер добычи Вячеслав БОТОВ

мастер добычи Анатолий КОВТУН
старший мастер обработки Михаил КАРПУШКИН
сменный мастер обработки Михаил НЕСТЕРОВ
боцман Валентин СУДИЛОВСКИЙ
матрос Константин КУКИШЕВ
матрос Валентин КЕЙДЮК
матрос Олег ЮРЬЕВ
матрос Владимир ТИТОВЕЦ
матрос Геннадий КОВНАЦКИЙ
матрос, кок Григорий БИГАНОВ
матрос Сергей ТЕЛЕГИН

«Авача-Трал» стр. 61
 «Автомир» стр. 101
 «Авторадио» стр. 31
 Администрация морского порта стр. 30
 «Альфа упаковка» стр. 97
 Альянс & К...1
 «Большереецк» стр. 3
 «Вестник» стр. 95
 «Восток Тур» стр. 1, 27
 «Всегда под рукой» стр. 11
 «Гидравлика» стр. 83
 Дальневосточная утилизирующая компания
 ГИМС стр. 37
 ИП Прокопьев А. Л. стр. 79
 «КамДизель» стр. 73
 «КамЖилСервис Плюс» стр. 91
 «Камсат-Сервис» стр. 93
 Камчатская таможня стр. 36
 Камчатское морское
 пороходство стр. 32
 «Камчат Транс Сервис» стр. 32

«Камчатфлотпроект» стр. 73
 «Коду Плюс» стр. 89
 Коллегия адвокатов Камчатки стр. 2
 Конвейерные ленты стр. 83
 «Красный труженик» стр. 46
 «Марин-Сервис» стр. 93
 «Масла и смазки» стр. 99
 «Металломонтаж» стр. 69
 Морской порт стр. 33
 «Народы Севера» стр. 3
 Общественный фонд возрождения, развития
 оленеводства и рыболовства стр. 47
 «Окленд» стр. 3
 «ПолиПак» стр. 93
 «Патрокл» стр. 81
 ПКРКЗ стр. 3
 Портпункты стр. 34, 35
 «Проскомидия» стр. 79
 «Профориентцентр» стр. 11
 «Путина Камчатки» стр. 87
 «Резинотехника-1» стр. 83, 85

«Рыбак Камчатки» стр. 23
 Рыболовецкий колхоз
 им. В. И. Ленина стр. 1, 42
 «Скедия-Шельф» стр. 65
 «Снабкомплект» стр. 5
 «СП-Конструкция» стр. 77
 «Специалист» стр. 1, 91
 «Спецодежда и мир инструмента» стр. 95
 «Старк» стр. 64
 «Судоремтехника» стр. 75
 «Теплохолост» стр. 49
 «ТД Коньков» стр. 99
 «ТД Спектр», м-н «Все Краски» стр. 96, 97
 «Торгснаб» стр. 98
 «Фреон» стр. 89
 «Холод Авачи» стр. 47
 «Четыре глаза» стр. 41
 Line-X стр. 53
 Loctite стр. 73
 Marel стр. 50

Автушенко
 Евгений Валерьевич стр. 36
Антипина
 Анжелика Владимировна стр. 10
Барабанов
 Сергей Анатольевич стр. 12
Будко
 Василий Владимирович стр. 10
Булахов
 Сергей Владимирович стр. 10
Бургач
 Татьяна Борисовна стр. 10
Волков
 Кирилл Сергеевич стр. 12
Волкова
 Евгения Евгеньевна стр. 12
Воронин
 Василий Иванович стр. 37
Высланко
 Сергей Александрович стр. 10
Галина
 Николай Борисович стр. 10
Галицин
 Владимир Михайлович стр. 12
Герасимова
 Оксана Владимировна стр. 18
Горлов
 Виктор Григорьевич стр. 12
Григорьев
 Сергей Иванович стр. 10
Дмитриев
 Александр Александрович стр. 12
Дровнин
 Александр Валентинович стр. 10
Жигарев
 Роман Валентинович стр. 10
Жмур
 Наталья Сергеевна стр. 12
Запорожец
 Олег Михайлович стр. 10
Запороцкий
 Сергей Сергеевич стр. 10
Зубарев
 Александр Сергеевич стр. 10
Иванов
 Анатолий Анатольевич стр. 30
Илюхин
 Владимир Иванович стр. 68
Калинин
 Валентин Викторович стр. 12

Кисленко
 Андрей Александрович стр. 10
Кнехт
 Анжель Валтерович стр. 10
Колпаков
 Юрий Иванович стр. 12
Копин
 Роман Валентинович стр. 19
Коростелёв
 Сергей Григорьевич стр. 12
Кравчук
 Игорь Раушанович стр. 98
Красильников
 Сергей Юрьевич стр. 12
Крайний
 Андрей Анатольевич стр. 9
Круковский
 Александр Владимирович стр. 10
Кузьмицкий
 Алексей Алексеевич стр. 18, 20, 22
Лабазина
 Ирина Владимировна стр. 12
Лапшин
 Олег Михайлович стр. 12
Ларин
 Алексей Викторович стр. 10
Левитин
 Игорь Евгеньевич стр. 21
Лысенко
 Сергей Алексеевич стр. 10
Лысов
 Андрей Ефимович стр. 37
Мазур
 Валерий Ильич стр. 8
Малый
 Станислав Васильевич стр. 23
Масло
 Владислав Анатольевич стр. 21
Майбах
 Вероника Витальевна стр. 10
Мельникова
 Татьяна Петровна стр. 10
Меркулов
 Юрий Анатольевич стр. 10
Миронов
 Сергей Михайлович стр. 68
Михайлов
 Игорь Викторович стр. 10
Молчанов
 Владимир Иванович стр. 10

Новиков
 Владимир Валентинович стр. 10
Орлов
 Александр Вячеславович стр. 10
Павлов
 Николай Николаевич стр. 10
Петрова
 Татьяна Васильевна стр. 10
Положенко
 Леонид Владимирович стр. 69
Польченко
 Игорь Александрович стр. 18
Прийдун
 Василий Иванович стр. 26
Путин
 Владимир Владимирович стр. 68
Пучковский
 Михаил Леонидович стр. 68
Рогозин
 Дмитрий Олегович стр. 68
Рыбка
 Александр Владимирович стр. 12
Рыжов
 Анатолий Иванович стр. 10
Сабилов
 Василий Фаатович стр. 2
Силуков
 Владимир Викторович стр. 22
Скалацкий
 Вячеслав Геннадьевич стр. 19
Скрыбка
 Виталий Викторович стр. 10
Слепченко
 Евгений Александрович стр. 10
Сысоев
 Валентин Анатольевич стр. 10
Токмачёва
 Юлия Владимировна стр. 10
Третьякова
 Ирина Александровна стр. 19
Усов
 Алексей Альбертович стр. 68
Цыплаков
 Михаил Александрович стр. 19
Чернев
 Ярослав Анатольевич стр. 10
Шумарин
 Фёдор Анатольевич стр. 10

РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ СПРАВОЧНИК 2014



ПРАЙС-ЛИСТ

Цены единые для всех журналов «Камлайф» («Автомобильный справочник», «Справочник по ЖКХ», «Расписание автобусов», «Бизнес-справочник»)

Формат А4

1/8 полосы 87 x 62 2 500 руб. ч/б 3 500 руб. цвет	1/4 полосы 87 x 128 4 000 руб. ч/б 6 500 руб. цвет
1/16 полосы 42 x 62 1 400 руб. ч/б 2 800 руб. цвет	
1/2 полосы 178 x 128 7 000 руб. ч/б 10 000 руб. цвет	

1 полоса
(возможна
полная
запечатка)
13 400 руб. ч/б
20 000 руб. цвет

Наши преимущества:

- 100 % целевая аудитория;
- реклама работает от года и более;
- выбор местоположения рекламного модуля



Рыбопромысловый справочник 2014
Успейте занять лучшие места!



- VIP-места**
- 2, 3 стр. по 45 тыс. руб.
 - 3, 4 стр. по 35 тыс. руб.
 - Разворот центральный – 70 тыс. руб.
 - Задняя обложка – 50 тыс. руб.

- Спонсорские разделы:**
1. обложка + 2 стр. до середины – 150 тыс. руб.
 2. модуль на обложке + 2 стр. до середины – 50 тыс. руб.
 3. спонсор рубрики – 10 тыс. руб.



Отдел рекламы

8-914-782-5965

477707@bk.ru

477-707

8-902-463-7707

Отдел дизайна

8-924-781-3054

Антон

kamlife@inbox.ru

Редакция

тел./факс 300-444

изготовление макета	500–3 500 руб.
с правом выкупа	1 000–7 000 руб.

написание статьи	1/2 стр.	от 3 000 руб.
	1 стр.	от 4 000 руб.

РЫБОПРОМЫСЛОВЫЙ СПРАВОЧНИК

Также предлагаем ознакомиться с другими изданиями «Камлайф»

Справочник: ЖКХ,
строительство, ремонт

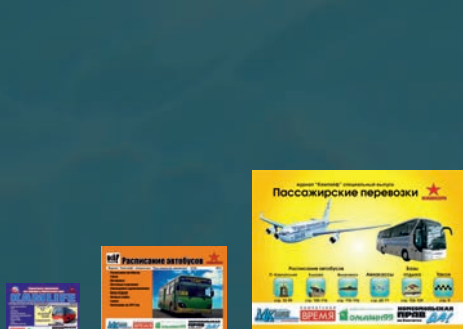
Бизнес-справочник

Автомобильный
справочник

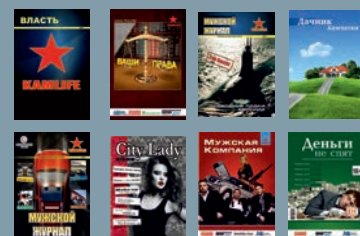


Будь в курсе —
читай «Камлайф»!

Пассажирские перевозки



Только для подписчиков



Подписной индекс:

51860

единая подписка на
все журналы Камлайф



Журнал «Камлайф», выпуск 6 (23) 2013
Учредитель ООО «Камлайф»
Главный редактор А. В. Боровиков
Редакция-издатель:
г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Советская, 50, оф. 5
Тел. 300-444, kamlife@inbox.ru
Отдел рекламы – тел. 47-77-07

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ТУ – 00172 от 11 марта 2011 г.
Выдано Управлением Федеральной службы по надзору
в сфере связи и массовых коммуникаций по Камчатскому краю
Редакция не несёт ответственности за содержание
рекламных материалов
Использование материалов разрешено только с согласия редакции
Отпечатано в типографии «Сити-пресс»
г. Новосибирск, ул. Римского-Корсакова, 28/1

Подписано в печать – 07.10.2013
Тираж: 3 000 экземпляров
ISSN 2305-1558

16+

Рекомендованная цена 150 руб.