

РЫБАЦКИЙ МИР



**В «Нептуна»
вдохнули жизнь**
ЛРСЗ выпустил
новый буксирный катер



**«Доброфлот» живет
без квот**
О модели бизнеса рассказал
Управляющий группы компаний



**Идея
на миллион**
Как получить экстрабонус?



**Ледовая флотилия
Большого Камня**
«Доброфлот» поддерживает
детский хоккей

Большое плавание



Текст: Михаил Рехтин



Что у нас хорошего?



**Сергей Кошель,
менеджер коммерческого
отдела Ливадийского
ремонтно-судостроительного
завода:**

«В этом году команда Ливадийского ремонтно-судостроительного завода участвовала в первенстве Находкинского городского округа по футболу и заняла пятое место среди девяти команд. «Ливадия» собиралась с нуля, состав сильно менялся в течение всего первого круга. Завершив первую часть первенства на восьмом месте, команда преобразилась, одержала четыре победы, дважды сыграла вничью и уступила только двум лидерам турнира.

Затем футболисты ЛРСЗ сыграли в Кубке, посвященном памяти бывшего директора ДЮСШ «Водник» Станислава Плотникова. Матчи проходили сразу «на вылет», права на ошибку не было. Сначала «Ливадия» переиграла «Вайнах» со счетом 4:3, затем одолела «Сатурн» — 4:1. В финальном поединке команда ЛРСЗ все-таки уступила, однако второе место в Кубке можно считать очень хорошим результатом. Главные победы у нас впереди.»



**Роман Бубельный,
руководитель направления
железнодорожной
логистики группы компаний
«Доброфлот»:**

«В октябре на территории ОП «Красный Вымпел» введен в эксплуатацию железнодорожный путь № 3. Его общая протяженность составляет 234 метра и позволяет разместить восемь вагонов-термосов. Производственные мощности компании расширяются, поэтому введение дополнительных путей — необходимый шаг. Теперь общая протяженность всех железнодорожных путей на «Красном Вымпеле» составляет 622 метра, что позволяет разместить уже 20 вагонов-термосов с возможностью одновременной погрузки до 6 вагонов.»

МЫ ЭТО СДЕЛАЛИ!

В августе состоялось знаковое событие для всей рыбной отрасли России. После долгого перерыва судно, груженое дальневосточной рыбой, прошло Северным морским путем. Им стал транспортный рефрижератор «Гармония» группы компаний «Доброфлот».



«Доброфлот» оказалась единственной рыболовной компанией, решившей в 2015 году бросить вызов суровым северным морям. А ведь экономическая выгода маршрута очевидна. Его длина сопоставима с расстоянием от Анадыря до Владивостока. Буквально 9–10 суток, и вы уже в Мурманске. А что такое 10 дней? Это 15 тонн мазута в сутки, зарплата экипажа и плюс какие-то траты по ме-

лочам. Словом, расходов не так много. Если же везти рыбу через Суэцкий канал, Гибралтар и вокруг Норвегии, то путь может занять до трех месяцев. Да и себестоимость доставки Северным морским путем (СМП) в разы меньше, чем железной дорогой, самолетом или любым другим транспортом.

Группа компаний «Доброфлот» начала подготовку к освоению нового маршрута давно. Были приобретены три «близнеца» — транспортные ре-

фрижераторы ледового класса «Гармония», «Симфония» и «Прогресс». Каждая деталь путешествия прорабатывалась до мелочей. Ведь мало просто подготовить судно и экипаж, нужно учесть требования администрации СМП и Регистра морского судоходства. Впрочем, по словам капитана «Гармонии» Владимира Слизова, если такие рейсы перевести из разряда «первопроходческих» в регулярные, то на всю подготовку будет уходить не больше двух-трех дней.

Продолжение
на 2-й странице



Большое плавание

МЫ ЭТО СДЕЛАЛИ!

О преодолении Северного морского пути – в нашем репортаже.

Начало на 1-й странице

Северная тишина

Самая главная сложность, с которой столкнулась в пути «Гармония», — отсутствие инфраструктуры за полярным кругом. В первую очередь это касается вопросов связи. Очень слабое покрытие спутниками маршрута приводило к тому, что на некоторых участках связь пропадала вовсе. А что такое судно без связи в море? Не дай бог, если возникнет какая-то внештатная ситуация. Был вынесен вердикт: нужно устанавливать на суда специальную аппаратуру. И компанией этот вопрос уже активно прорабатывается.

В любой момент готова была преподнести сюрприз и капризная северная погода. Соперничать с ней можно, только имея на руках устойчивые прогнозы, которые передает берег. Когда-то на территории СМП было много метеостанций. Сейчас же с этим проблема, поэтому зачастую «Гармонии» приходилось пользоваться дедовскими методами — определять погоду по падению давления, смотреть, как говорят моряки, «куда тучки летят». Впрочем, опытную команду судна было не испугать такими трудностями.

Радостная встреча

Судно, груженое горбушей, неркой, кетой — всего почти 3 000 тонн, пришвартовалось в Мурманске 27 августа. Дальневосточных гостей в порту встречали с радостью. Жители города оказались очень гостеприимными и доброжелательными.

«В Мурманске мы побывали в местных магазинах и смогли оценить цены на морепродукты, — делится впечатле-



«Гармония» отправляется в путь

Проводник на СМП — ледокол «Ямал»

Дистанция между кораблями

ниями капитан «Гармонии». — Так вот, килограмм кеты стоит 690 рублей. Ну какой пенсионер сможет себе позволить даже кусочек рыбы?! Да и выбор на прилавках, прямо скажем, довольно скудный по сравнению с дальневосточными магазинами. У нас есть вкусный палтус, замечательный минтай, треска, камбала, та же селедка, которые мы готовы поставлять Северным маршрутом».

По словам руководства порта, только тот причал, у которого стояла «Гармония», рассчитан на хранение 30 тысяч тонн рыбы. Даже если в следующем году в Мурманск придут все три судна группы компаний и каждое привезет по 3 000 тонн рыбы, места для продукции хватит с избытком. За период навигации по СМП каждое из них сможет успеть сделать по три рейса.

Возвращение домой

В этом году на Северном морском пути царил затишье. Когда «Гармония» шла в сторону Мурманска, навстречу ей попало всего четыре судна, а обратно — и вовсе два. Это удивительно, ведь северная дорога со всех сторон предпочтительна. Кроме того, если в Мурманск «Гармония» шла под проводкой ледокола, то назад ей удалось проскочить по чистой воде. Поэтому путь домой занял всего 9,5 суток.

«Конечно, в отрыве от дома человек скучает по семье, детям, — признается Владимир Слизов. — Но сказать, что нам было некомфортно в плавании — будет неправдой. Мы народ привычный, в море все пошло осознанно. Да и не таким уж долгим выдался рейс. На наших плавзаводах рыбаки порой по 9 месяцев не видят суши».



Владимир Слизов, капитан «Гармонии»:

«Все сотрудники группы компаний «Доброфлот» отдавали себя без остатка для того, чтобы этот рейс состоялся. Я уже немолодой человек и сталкивался с разным. Во многих компаниях люди думают только о личной выгоде, здесь же все было объединено общей целью.

Подобный рейс не может состояться только потому, что есть капитанский долг или благодаря инициативе какого-нибудь талантливого боцмана. Он требует коллективного труда. И формула успеха предельно проста — либо участвуют все, либо ничего не получится. У нас получилось».

Путевой дневник капитана

13 АВГУСТА

Вышли с внешнего рейда порта Анадырь в 7 часов по Москве после небольшого доукомплектования экипажа. Впереди 3 310 морских миль Северного морского пути. До Владивостока уже несколько дальше, чем до Мурманска. Сомнений в успешном завершении рейса нет. Судно подготовлено к переходу более чем хорошо, спасибо всем службам группы компаний «Доброфлот».

16 АВГУСТА

Сегодня в 14:40 мск подошли в точку формирования каравана для ледокольной проводки. Караван, правда, громко сказано, нас всего трое. Атомный ледокол «Ямал», теплоход ВВС Louisiana и теплоход «Гармония».

Температура воздуха за бортом далеко не южная: +2 °С в ночные часы и +5 °С в дневные. Здесь действительно царство вечного снега и нетающих льдов.

Жизнь на судне носит рутинный характер. Усиленные вахты на мостике и в машинном отделении сменяют одна другую, но усталости среди экипажа не видно. После вахт и работ молодежь судна выходит на собственный аврал по восстановлению судового бассейна. У них мечта открыть свой «пляжный» сезон за полярным кругом.

19 АВГУСТА

Двое последних суток караван во главе с лидером, атомным ледоколом «Ямал», ломал лед Восточно-Сибирского моря, двигаясь с Востока на Запад. Для теплохода «Гармония» лед толщиной до 1,2 метра, даже разбитый ледоколом, это серьезное испытание. Идущий впереди нас ВВС Louisiana плохо справляется со льдом и постоянно останавливается, застревая при сжатиях канала, пробитого ледоколом. «Гармония», имея более скромные размеры, со льдом справляется ловчее.

Вчера в 13:53 мск, на траверзе островка Вилькицкого, каравану удалось выйти в разреженный лед. Ледовых повреждений на судне нет, ни один механизм в МКО и на мостике не отказал, слава Богу, и спасибо экипажу за двое суток работы без сна и отдыха.

22 АВГУСТА

19 августа, в координатах 77 14.8 северной широты, 135 19.1 восточной долготы, фактически спасая жизнь молодого неопытного моряка, получил травмы, несовместимые с жизнью, боцман «Гармонии» Владимир Федорович Фуфаев. Ушел из жизни Моряк и Человек с большой буквы, пытаюсь справиться с неодолимыми силами Ледовитого. Скорбим и разделяем горе утраты с родными и близкими.

26 АВГУСТА

Вчера мы почти потеряли связь с внешним миром. Первая мысль у всех — неисправность оборудования. Полтора часа наш радист тестировал аппаратуру, но неисправностей не нашел. Ночью запросили проходящее судно, они нас успокоили: мол, в этих высоких широтах отсутствие связи обычное дело. Утром она восстановилась сама собой. Завтра конец пути — приходим в Мурманск.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ —

национальная морская транспортная магистраль России в Арктике. Период арктической навигации: август — сентябрь.

РАССТОЯНИЕ:



Санкт-Петербург



Владивосток

- через Северный морской путь — 14 280 км
- через Суэцкий канал — 23 200 км
- вокруг мыса Доброй Надежды — 29 400 км

6,58 МЛН ТОНН — МАКСИМАЛЬНЫЙ ГРУЗОБОРОТ СМП В 1987 Г.

3,98 МЛН ТОНН — ГРУЗОБОРОТ СМП В 2014 Г.

0,27 МЛН ТОНН — ТРАНЗИТНЫЙ ГРУЗОБОРОТ В 2014 Г., КОГДА БЫЛО ПРОВЕДЕНО 25 СУДОВ



1878–1879

экспедиция А. Норденшельда на барке «Вега» впервые прошла весь маршрут СМП.



1914–1915

гидрографическая экспедиция на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» под руководством Бориса Вилькицкого — первое сквозное прохождение СМП российской экспедицией.



1932

экспедиция Отто Шмидта на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» впервые прошла СМП за одну навигацию.



1932

организовано Главное управление СМП.



1935

сквозное грузовое плавание лесовозов «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток с 8 июля по 9 октября 1935 года стало первой транспортной операцией на СМП.

Родные берега

Текст: Иван Канаев

В «НЕПТУНА» ВДОХНУЛИ ЖИЗНЬ

Ливадийский ремонтно-судостроительный завод представил свое новое детище, отметив День «Нептуна» в октябре. Однако встречали работники совсем не морской праздник – в ливадийской акватории свои первые шаги сделал буксир, взявший себе в покровители римского бога морей.



Летом 2012 года Ливадийский РСЗ успешно получил лицензию Российского речного регистра на постройку судов и тут же выиграл тендер на электронных торгах. Строить предстояло буксирное судно для Управления эксплуатации Зейским водохранилищем. Не смутило проектировщиков, что заявленные размеры катера не позволяли доставить его в район Зейской ГЭС ни автомобильными путями, ни железной дорогой. Будущий буксир по заложенным габаритам мог прибыть в пункт назначения только по воде.

Проект «Нептуна» был разработан конструкторским бюро в Нижнем Новгороде, его строительство на Ливадийском заводе началось в 2013 году, тогда же корпус корабля был торжественно спущен на воду. Однако «Нептуну» пришлось пропустить несколько навигаций, судно достраивалось и только в сентябре этого года смогло выйти в свое первое полноценное плавание. «Трудности были связаны с тем, что ЛРСЗ все-таки занимается морскими судами, а это строительство велось под техническим надзором Речного регистра, — отмечает менеджер проекта Алексей Янин. —

Мы даже нанимали специалистов речного судостроения, искали аттестованные материалы». Для Зейского водохранилища этот катер станет самым большим, обычно там используются менее габаритные суда. Именно размеры «Нептуна» привели к интересной ситуации. Для того чтобы дойти до места своей эксплуатации, речному катеру нужно было преодолеть часть пути морем. А это противопоказано таким судам, ведь в системе охлаждения двигателя они используют пресную воду. Брать ее из-за борта нельзя, ведь там морская соленая! «Пришлось делать двухконтурную

систему охлаждения, рассчитанную на хождение в море, — рассказывает Татьяна Дмитриева, инженер проекта. — Перегонять «Нептун» решилась отчаянная команда, многие не верили, что у них получится». Однако менее чем за месяц катер добрался до Благовещенска, где и остался на зимний перестой — Зeya обмелела, закрыв дорогу к водохранилищу. Теперь остается надеяться, что весной «Нептун» благополучно дойдет до места службы и справится со своей главной обязанностью — содержать водохранилище в чистоте. ✨

В деталях

В этой рубрике мы будем разбирать особенности организации процессов в удаленных подразделениях «Доброфлота». На вопросы работников плавбазы «Всеволод Сибирцев» отвечает Управляющий группой компаний «Доброфлот» Александр Ефремов.

Почему сайра разделяется вручную, вместо того чтобы использовать машины?

В последнее время мы получили целый ряд жалоб от потребителей на наличие в сайре скребня и калянуса, устранить которые можно только тотальной зачисткой внутренних поверхностей, которую машина, к сожалению, обеспечить не может. Компания готова тратить средства на содержание дополнительного штата рыбообработчиков, чтобы выпускать продукцию надлежащего качества.

Почему рыбодобывающий флот не всегда стабильно доставляет рыбу на плавбазу?

Вопрос уже перешел в разряд философских. Компания не выращивает рыбу искусственно, наш флот ловит дикую рыбу и делают это одни из самых опытных рыбаков в стране. Количество добытой

нами рыбы каждый год стабильно растет, а значит, будет и заработок у рыбопереработки. Всем известно, что лососевая путина на Сахалине провалилась, а сайра показала в этом году исторический минимум. При этом компании удалось привлечь достаточное количество партнеров, чтобы обеспечить перерабатывающие мощности сырьем. Попробуйте сравнить с тем, как отработали нынешний сезон другие компании, и вы все поймете.

Некоторые работники плавбазы, пользуясь родственными связями с составом, получают поправки в работе и преференции в зарплате.

Заявляю ответственно — «кумовство» в нашей компании неприемлемо, каждый факт будет тщательно расследован, а виновные понесут ответственность. Мы надеемся

на сознательность работников и общественный контроль. Просьба сообщать о новых фактах покрывательства и увиливания от работы руководству компании.

6/6 или 12/12?

Уважаемые коллеги, я хочу, чтобы все ясно понимали, что содержание одного специалиста в море обходится компании очень дорого и простых «туристов» на борту мы не потерпим. В рабочем графике 6/6 работают все БАТМы, которые добывают до 70% дальневосточной рыбы. Так работают обе наши малые плавбазы, у которых на идентичном оборудовании производительность труда более чем в 2 раза выше по сравнению со «Всеволодом Сибирцевым!» Ни у одного опытного специалиста рыбообработки данный режим не вызывает вопросов. Большая суточная выработка интересна как компании,

так и работнику — она напрямую влияет на заработок обоих. Тот, кто ехал в море, рассчитывая заработать «по легкой», отсидевшись за спинами товарищей, в то время как они каждый день добросовестно трудятся, должен понимать, что это долго не продлится.

Кто украл 40% оплаты за перегрузы?

Хочется следом задать вопрос — почему до сих пор не возмутилась та часть коллектива, которым эти 40% добавили? Еще вопрос — почему работник, числясь на фабрике, идет на погрузо-разгрузочные работы и не смущается, получая зарплату за оба участка, в то время как на его товарищей в рыбообработке ложится дополнительная нагрузка в его отсутствие? Давайте, взывая к справедливости, не будем забывать о порядочности. ✨



Владимир Пирогов,
коммерческий директор
группы компаний
«Доброфлот»



Уважаемые коллеги! Жизнь «Доброфлота» насыщена событиями. В ежедневные трудовые будни «врываються» мероприятия, на которых наша компания представляется как крупное предприятие — один из флагманов своей отрасли!

Про них и не только вы прочитаете в этом номере нашей с вами корпоративной газеты.

Практически в режиме нон-стоп пронеслись в конце августа — начале сентября 10-й Международный конгресс рыбаков, первый Восточный экономический форум во Владивостоке, выставки WORLD FOOD — 2015 и «Золотая осень» в Москве. И везде был «Доброфлот».

И, что приятно, нас уже узнают!

Профессионалы и простые покупатели, чиновники и коллеги по рыбацкому промыслу.

Поддерживают, советуют, хвалят, иногда завидуют...

Но нет равнодушных.

И очень важно, чтобы среди нас — сотрудников группы компаний «Доброфлот» — тоже не было равнодушных. К делу, которым занимается каждый, к продукции, которую выпускает наша компания.

Потому что «Доброфлот» — как большой корабль. На нем трудятся люди разных профессий и специальностей. Но главное, что на нем нет «пассажиров».

Желаю всем вам крепкого здоровья, высоких производственных показателей, а значит, и личного благополучия, и чтобы каждому из сотрудников «Доброфлота» (от Владивостока до Москвы) не было стыдно за продукцию нашей компании! ✨

Откровенный разговор

«ДОБРОФЛОТ» ЖИВЕТ БЕЗ КВОТ

В рыбном хозяйстве страны сложилась прямая зависимость успеха компании от имеющихся у нее квот на вылов. Может ли развиваться бизнес в условиях их недостатка? Об этом в первой части интервью нам рассказал Управляющий группой компаний «Доброфлот» Александр Ефремов.



Как вообще устроен бизнес в отрасли? Есть ли примеры действующих бизнес-моделей?

Идеальная модель бизнеса — это рантье. Компания продает свое право на вылов и не обременяет себя никакой производственной деятельностью. Биоресурсы, а именно квоты на вылов, уже распределены по «историческому принципу». Такой предприниматель, увы, действует просто: избавляется от всего, что приносит меньшую прибыль, чем продажа квот.

Но есть предприятия, наделенные правом на вылов, которые не перепродают, а организуют промысел. Их модель бизнеса может усложняться за счет создания перерабатывающих мощностей на берегу, выстраивания дистрибуции и логистики, реализации маркетинговой стратегии. И все же — чем сложнее бизнес-конструкция, тем больше она проигрывает в рентабельности самой простой, основанной на доступе к биоресурсу по «историческому принципу».

Получается, «исторический принцип» раздачи квот не стимулирует к развитию?

Именно так. Он не стимулирует расширять районы промысла, его виды или способы лова. Мы не ловим кошельками, не ловим закидными неводами, каравками, донными ловушками, при добыче кальмара не применяются джиггеры. Географически районы добычи тоже сужаются. А ведь добыча сельди кошельковым неводом не только значительно удешевляет этот продукт, но и повышает его качество. Например, норвежцы около 80% своей селетки ловят именно кошельком.

А как живут предприятия, которые не попали в «исторический» список?

Большинство прекратили свое существование. Или, как в нашем случае, были вынуждены развиваться в абсолютно неконкурентной с владельцами квот части рыбного хозяйства — в береговой переработке и на работе с не ограниченными ОДУ объектами.

И это развитие вам удалось. На чем именно сконцентрировался «Доброфлот»?

На ресурсах, которые не были ограничены квотами. Это неОДУемые объекты вылова, которыми мы занимаемся сами, и лосось в виде сырца, который плавбазы «Доброфлота» принимают у рыбаков прямо в море. Сырье сразу перерабатывается, что обеспечивает высокое качество нашей продукции. Именно поэтому вы и видите на товарах «Доброфлота» слоган «Сделано в море». Перевалкой и транспортировкой рыбы занимается наш рефрижераторный флот. Мы выстроили цепочку жизни товара и стали собирать прибавочную стоимость на каждом этапе. Гармонизация работы всех звеньев устранила все «серые зоны» в ценообразовании на рыбу, которые так долго ищут власти.

Плюс у вас есть еще своя жестяно-баночная фабрика и судоремонтный завод.



Да. И мы снова возвращаемся к себестоимости продукта. Когда перед нами встала задача взять ее под контроль, чтобы оптимизировать расходы, мы поняли, что надо самим заниматься судоремонтом и производством тары.

Какие еще собственные ресурсы есть у компании?

«Доброфлот» имеет свою береговую инфраструктуру по перевалке, 2 000 метров причальных стенок в Южно-Морском, Ливадии, Большом Камне, свой логистический центр для отгрузки рыбопродукции на подвижной состав. У нас есть свои холодильные мощности, которые позволяют сократить издержки, особенно когда у других производителей в пик путины увеличиваются ставки за хранение либо резко растет стоимость транспортировки из-за дефицита подвижного состава.

Своим автотранспортом мы закрыли потребности по доставке товара в собственном регионе. Для продукции, которая прошла глубокую переработку, а это в первую очередь консервы, — существует развитая сеть филиалов, на основе которой создана система складов в крупнейших регионах страны. В сентябре прошлого года мы смогли выйти на прямое взаимодействие с торговыми сетями. Это помогло снизить цену на один из самых любимых всеми рыбных

продуктов — консервы из сайры. Мы охватили уже более 20 субъектов РФ: более чем в 100 региональных розничных сетях консервы под марками «Примрыбснаб» и «Доброфлот» продаются на 15–20% дешевле. На фоне постоянно растущих цен мы нашли механизм их снижения на одну из социально значимых позиций — рыбную консервацию.

В этом году вы испробовали не самый стандартный способ доставки продукции — Северный морской путь?

Да, и Севморпуть оказался по-настоящему оптимальным каналом доставки товара. Мы дополнили свой рефрижераторный флот тремя единицами усиленного ледового класса, чтобы использовать этот маршрут еще более эффективно.

А сколько судов у компании, занятых в промысле?

15 рыбодобывающих судов и 3 рыбоперерабатывающих плавзавода. В том числе крупнейшая в России плавбаза «Всеволод Сибирцев». На этом судне создана технологическая линия, позволяющая полностью перерабатывать любое рыбное сырье в безотходном режиме, в том числе печень, молоку и отходы рыбного производства. Здесь можно выпустить три вида продукции: мороженую, консервированную и кормовую. Общий объем суточной переработки сырца может достигать 650 тонн.

Давайте остановимся на бренде «Доброфлот». Он появился не так давно...

В прошлом году объединили все производственные ресурсы «Примрыбснаба» и «Южморрыбфлота» и создали единый торговый бренд «Доброфлот». Мы хотим показать потребителю, что наша продукция, выпущенная в море, произведена из свежего сырья, что и определяет ее качество. Мы позиционируем ее обособленно от других торговых марок, дополнительно работая над продвижением бренда «Доброфлот». Ведь рыба, доведенная до стадии конечного продукта непосредственно в море, сильно превосходит по качеству продукцию из сырьевого полуфабриката, который сначала заморозили, а затем после всех перегрузок, перевозок и перевалок дефростируют для переработки. 🌟

По материалам журнала

«Fishnews — новости рыболовства», июль 2015 г.

Текст: Елена Филатова

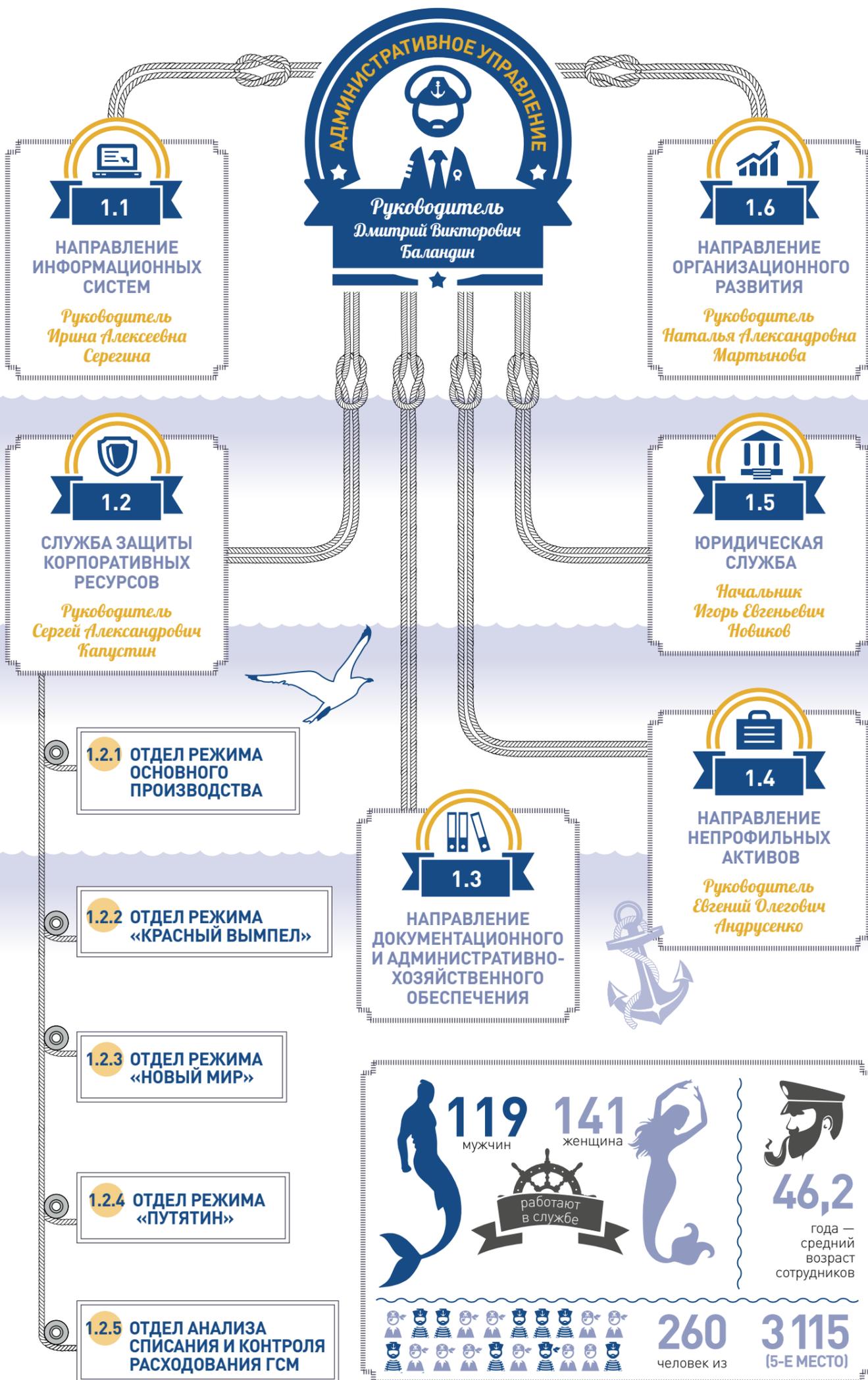
Вот так выглядит бизнес-модель «Доброфлота», которая переворачивает все устои и представления об успешном развитии предпринимателя в рыбной отрасли. Стратегия позволяет компании не только выжить, но и стать одним из лидеров в регионе, несмотря на отсутствие пресловутых квот на вылов.

Продолжение интервью читайте в следующем номере.



Знакомьтесь!

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СТРУКТУРУ АДМИНИСТРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ



Ирина Серегина, руководитель направления информационных систем:
«Время счетов и калькуляторов давно ушло в прошлое, и стабильное развитие компании зависит от качества работы информационных систем. Мое направление несет ответственность за поддержание их в хорошем рабочем состоянии и за автоматизацию, которая, бесспорно, облегчает жизнь сотрудников и открывает новые возможности для группы компаний. Наша слаженная команда в составе семи профессионалов всегда найдет решение, в лучшей степени отвечающее запросам коллег».



Сергей Капустин, руководитель службы защиты корпоративных ресурсов:
«Чтобы организация достойно работала и развивалась, необходимо защищать ее корпоративные ресурсы: обеспечивать кадровую, экономическую, финансовую безопасность, охрану территории, видеонаблюдение и многое другое. Главный фокус внимания нашей службы — сотрудники, ведь именно они создают успех компании. Мы следим, чтобы «Доброфлот» представляли достойные люди: тщательно проверяем соискателей и оказываем поддержку работникам».



Евгений Андрусенко, руководитель направления непрофильных активов:
«Для любого работника огромный плюс, если работодатель предоставляет ему жилье и питание. Этим и занимается наше направление непрофильных активов «Доброфлота». Ежедневно мы обеспечиваем питанием порядка 1 200 сотрудников компании, а жильем — более 600. В последний год в работе направления есть свои изменения и успехи, к примеру — открылось новое комфортабельное общежитие для сотрудников направления производства жесткой тары в Большом Камне».



Александр Ефремов, управляющий группы компаний:
«Работа управления важна прежде всего тем, что его цели направлены на организацию, координацию взаимодействия, контроль, защиту и обеспечение всей деятельности группы компаний как единой организационной структуры. Главной целью административного управления является сохранение системы взаимодействия между крупными процессами и руководство ими на каждом этапе формирования продукции из рыбы. В конечном итоге, работа управления должна вести к достижению главной цели «Доброфлота» — обеспечению потребителя повсеместно доступной качественной разнообразной продукцией из дальневосточной рыбы по минимальной на рынке цене».

Достижения

ИДЕЯ НА МИЛЛИОН

По традиции в этом году экстра-бонусов – приличного денежного вознаграждения – удостоились сотрудники, чьи инициативы и проекты позволили компании сэкономить миллионы. Умение подойти к задаче творчески и бережливо – черта тех, кто двигает прогресс. В чем состояли их новаторства?



Олег Плюснин,
старший менеджер
административного управления:

«Существенно сэкономить средства группы компаний помогли три реализованных в 2014 году проекта. Первый: уменьшение абонентской платы за спутниковую связь с плавбазами — благодаря эффективным переговорам с оператором связи. Экономия составила порядка миллиона рублей в год.

Второй: установка и наладка спутниковых антенн на «Всеволоде Сибирцеве». Она происходила еще в Китае, когда судно находилось там на модернизации. Только за счет того, что доставка зарубежного оборудования в Китай оказалась намного дешевле, чем в Россию, сэкономили порядка миллиона рублей. Для установки и наладки мы отправляли в Китай своих специалистов



на несколько месяцев и, разумеется, из-за этого были издержки, но в итоге выгода существенно превысила потраченную сумму.

Третий: мы начали использовать новое бесплатное программное обеспечение для

базы данных «Доброфлота» на новых дополнительных серверах в Южно-Морском. Оно работает не хуже платного, но не нужно отдавать «традиционную» сумму порядка 2,5 млн рублей в год».

выплачивать достойную зарплату. Случилось так, что в начале 2014 года сильно упали цены на сельдь, поскольку был очень хороший улов. Тогда в сравнении с импортной сельдью из Норвегии и Исландии наша тихоокеанская оказалась почему-то слабо востребована — хотя по качеству и не уступала зарубежной. Конкуренция была настолько серьезной, что большинство рыболовных компаний стали снижать цены и практически работали в убыток. Необходимо было принимать меры, и я озвучил идею, которая позволила «Доброфлоту» заработать на продаже сельди. Так как срок хранения этого продукта — до 9 месяцев,

мы просто приостановили ее продажи до осени. Конечно, непросто было разместить десятки тонн в холодильниках наших складов, отчего пришлось задействовать даже дополнительные мощности. Часть продукции осталась во Владивостоке, часть распределили по регионам. Когда вылов сельди закончился и она почти исчезла с полок магазинов, мы предложили потребителю свой товар, но уже по более приемлемой для нас цене. Так благодаря слаженной работе разных управлений и служб группа компаний заработала 22 миллиона, хотя все шло к тому, чтобы «уйти в минус».

велась его установка на новой территории — в городе Большой Камень. Теперь у «Доброфлота» есть собственное производство тары, что экономит бюджет группы компаний на десятки миллионов. Плюс — не нужно платить за аренду помещения в Находке, которая составляла 1,3 млн рублей в месяц. И, кстати, Большой Камень в отличие от Находки не является пограничной зоной, и сюда проще и дешевле привезти наладчиков и других работников. Раньше из-за пограничных формальностей случались простои линий и потери до 500 тысяч рублей в день.

Во-вторых, в короткие сроки наша плавбаза «Всеволод Сибирцев» была переоборудована с повышением мощности рефрижераторных установок и увеличением возможности заморозки продукции с 300 до 400 тонн в сутки.

В-третьих, на заводах в Южно-Морском и Большом Камне прошла модернизация по палетизированию и депалетизированию банки. Новые машины сами складывают банки в палету и снимают с нее. Далее тара автоматически направляется на линию «космопак» и упаковывается в коробки».



Жестяно-баночная фабрика



Владимир Шмаровоз,
руководитель направления
свежемороженой продукции:

«Любая компания нуждается в прибыли, чтобы достойно развиваться — обновлять флот, осуществлять модернизацию, ремонт,



Сергей Шилин,
руководитель направления
модернизации и ремонта
технологического оборудования:

«Во-первых, в рекордные сроки — всего за несколько месяцев — было полностью демонтировано оборудование по производству тары на Находкинской жестяно-баночной фабрике. Практически параллельно с этим



Вопрос – ответ

«В нашей компании множество разных подразделений, отделов, управлений. Иногда непонятно, кто и за что отвечает, можно запутаться во всех процессах. Что именно делается руководством, чтобы все работало слаженно?»

Ирина



**Александр
Эфремов,**
Управляющий
группы компаний
«Доброфлот»:



Недавно мы перевели направление организационного развития

(ОР) в административное управление нашей компании. Оно призвано решать задачи распределения всех функций и задач между разными отделами и сотрудниками. Теперь все реже на производстве и судах вы будете слышать разговоры о том, кто и что обязан или не обязан делать. Направление ОР с помощью определенных методик не только разграничит ответственность, но еще и определит параметры мотивации. Достижение целей станет еще более управляемым.

При этом я бы отметил ряд трудностей. Во-первых, это естественная географическая разобщенность. Например, судовых экипажей и береговых подразделений. Сложно выстроить единую систему управления, добиться понимания и выполнения всех правил и регламентов, организовать корпоративную среду общения на таком удалении.

Второй трудностью является отсутствие должного баланса в распределении ответственности между подразделениями, службами и сотрудниками, совмещения личных целей с целями всей группы компаний, главной из которых является обеспечение широкого круга потребителей рыбой Дальнего Востока. Все наши цели крайне востребованы обществом, а это значит, что усилия по их достижению будут хорошо оплачены, несмотря на кризис и перепады конъюнктуры других рынков. Поэтому важно добиться от каждого сотрудника понимания, что совмещение его личных целей (включая материальное благополучие) с целями «Доброфлота» является его обязанностью. Именно поэтому мы масштабно занимаемся внедрением систем премирования и сдельной мотивации сотрудников, задачей которых является уход от оплаты времени, проведенного на работе, и переход к оплате за результат.



Есть вопросы?

Отправляйте их на почту:
m.prudnikova@fishdv.ru,
и мы опубликуем ответы на них
в ближайшем номере.



Династии

ТАЛАНТ ПО НАСЛЕДСТВУ

Любые родители мечтают, чтобы ребенок продолжил дело их жизни. Производственные династии – не просто дань уважения к труду старших поколений, но и залог высокого профессионализма. Семьи, где дети идут по стопам отцов и матерей, – особый предмет гордости любой компании. Продолжаем серию рассказов о тех, чьи судьбы неразрывно связаны с жизнью и развитием предприятий компании «Доброфлот».



История династии Павловых на Ливадийском заводе началась много десятилетий назад — с супружеской пары Анатолия Денисовича и Зинаиды Леонтьевны, которые самоотверженно трудились здесь большую часть жизни — чуть ли не полвека. Их сын Юрий поначалу не продолжил дело родителей и ушел в море помощником капитана по радиоэлектронике. Однако годы спустя судьба

все равно привела его на предприятие.

В середине 80-х молодой моряк Юрий познакомился на танцах с будущей супругой Мариной, которая на тот момент уже работала на Ливадийском заводе. «Так ходил по морям-океанам, — рассказывает Юрий Анатольевич, — а в 2010 году окончательно «приплыл» — устроился работать электромонтажником на знакомое с детства предприятие. Надоело в море, захотелось с семьей больше времени проводить. Тем

более я местный, с Ливадии, и друзей и знакомых на заводе очень много работает».

Так наступило время третьего поколения... Наследник семьи Павловых Александр, как и отец, поначалу на Ливадийский завод не смотрел, несколько лет пробовал себя в других специальностях. Хотя тоже привык к заводу с детства — частенько забегал к маме на работу после уроков. А потом подумал: «А почему бы и не попробовать? Может, здесь свое место найду». Попробовал — и действительно понравилось. С тех пор прошло четыре года, и о других предприятиях молодой человек даже не думает. «И работа интересная, и получается все отлично, и условия труда хорошие, и зарплата достойная», — говорит он. А Юрий Анатольевич признается, что гордится сыном: Александр настоящей мужской работой занят.

Павловы — особая династия. Они, как говорится, технари до мозга костей. Интерес к технике, оборудованию, электронике — это у них семейное. Наверное, что угодно собрать и починить могут. К примеру, Марина Николаевна — мастер участка станочной обработки. Еще

Династия Павловых

Юрий Анатольевич Павлов (отец) – судовой электромонтажник. На предприятии с 2010 года.

Марина Николаевна Павлова (мать) – мастер станочного участка. На предприятии с 1984 года.





Александр Юрьевич Павлов (сын) – пропитчик электротехнических изделий. На предприятии с 2011 года.

в юности, когда ровесники мечтали стать принцессами, она видела себя исключительно техническим специалистом. «Такая вот я. С детства всегда с мальчишками дружила. Отец звал меня «сын Маринка», — смеется наша героиня. — И Саша у нас технически грамотный, — добавляет Юрий Анатольевич. — От дедушки Анатолия Денисовича способности достались!» А потом с улыбкой вспоминает: «Помню, привозил ему в детстве велосипеда. А он все ло-

мал... А потом вырос и неожиданно... чинить начал. К примеру, взял и сам машину переделал под спортивную, без подсказок».

Вот такая семья: вместе на заводе, вместе дома. Александр признается, что его родители настолько увлечены работой, что готовы говорить о ней даже за ужином. Согласитесь — люди, влюбленные в свое дело, восхищают. Остается лишь позавидовать семье Павловых... И пожелать новых профессиональных успехов! ✨



Текст: Ирина Григорьева



Активисты

ЛЕДОВАЯ ФЛОТИЛИЯ БОЛЬШОГО КАМНЯ

Анатолий Туриненко пришел работать в «Доброфлот» весной и сразу же стал участвовать во всех мероприятиях компании. Но не один. Во всех начинаниях Анатолия активно поддерживает его жена Наталья. И за такой совсем небольшой срок семья Туриненко уже успела познакомиться «Доброфлот» с... хоккеем!



Шесть лет назад в городе Большой Камень, где у группы компаний «Доброфлот» располагается жестяно-баночная фабрика, открылся ледовый дворец. Его появление вызвало настоящий хоккейный бум — родители с воодушевлением стали записывать детей в секцию. Второй волной роста популярности хоккея стало появление в 2013 году клуба «Адмирал» во Владивостоке. В регионе были организованы молодежные и детские турниры.

В Большом Камне детишки пополняли состав хоккейного клуба «Гранит». В новом сезоне на краевом турнире местный клуб представлен тремя командами разного возраста, и ради одной из них мы и затеяли наш разговор с супружеской четой Туриненко. Дети 2007 года рождения играют с эмблемой «Доброфлота» на своей форме, и убедить компанию поддержать местный «Гранит» удалось именно героям заметки.

«Руководство компании достаточно молодое и прогрессивное, идет в ногу со временем, — рассказывает Анатолий Туриненко, —



Текст: Иван Канаев

они просто решили поддержать детей, посмотреть, что у них получится. Я так думаю, что мы заразили их своим энтузиазмом». Для хоккейного клуба «Гранит» и группы компаний «Доброфлот» команда детей 2007 года рождения — это пилотный проект. В дальнейшем возможно продолжение сотрудничества, которое распространится и на другие возрасты. Пока же «Граниту-2007» предстоит провести непростой двухкруговой турнир, где его соперниками будут команды из Владивостока, Артема и Уссурийска. Если детям удастся пробиться в «финал четырех», то команда получит возможность сыграть на суперсовременном домашнем стадионе «Адмирала» — «Фетисов Арена».

А пока болельщики ждут успехов от юного «Гранита», Наталья и Анатолий успевают участвовать в фотоконкурсах и поддерживать дискуссии о группе компаний в социальных сетях, организовывать для детей экскурсии на фабрику и рассказывать знакомым о всех важных событиях «Доброфлота». Ведь жизнь компании, как и любого ее сотрудника, не ограничивается только работой. ✨

Фотоотчет



МАТЧ ВЕКА

В Большом Камне состоялся первый в истории «Доброфлота» футбольный турнир с громким названием «Матч века». В соревнованиях выступили пять подразделений компании, а победителем стала команда «Красный Вымпел».



СПАРТАКИАДА-2015

Сотрудники «Доброфлота» приняли участие в бизнес-спартакиаде, которая проходит во Владивостоке уже в пятый раз. Представители различных предприятий Приморья соревновались в плавании, стрельбе, настольном теннисе, мини-футболе, лазертаге, боулинге и других дисциплинах. Сборная команда группы компаний «Доброфлот» заняла первое место в стрельбе среди женщин и в боулинге! Также отличились пловцы и мужская сборная по настольному теннису, занявшие третьи места в общих зачетах дисциплин. Поздравляем!



ПЕРВЫЙ ВОСТОЧНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

ВЭФ-2015 состоялся в начале сентября во Владивостоке. «Доброфлот» отвечал за инсталляцию рыбохозяйственного комплекса Приморья в прошедшей в рамках форума выставке. Важные гости форума, полпред президента Юрий Трутнев и министр сельского хозяйства Александр Ткачев, вице-премьер Ольга Голодец, выразили благодарность «Доброфлоту» за высококачественные консервы. А американский кинопродюсер и актер Стивен Сигал после дегустации продукции «Доброфлота» поручил своим помощникам купить несколько ящиков.

ДЕНЬ РЫБАКА

В июле на Ливадийском озере прошел ежегодный праздник, посвященный Дню рыбака. В традиционном мотокроссе, который открывал праздник, победил Глеб Шевченко из Уссурийска. Далее гостей ждала музыкально-развлекательная программа, театральная постановка со встречей повелителя всех морей и океанов Нептуна, шоу мыльных пузырей, показательные спортивные и танцевальные выступления, а также различные конкурсы и розыгрыши призов!

ВЫСТАВКА
WORLDFOOD
MOSCOW — 2015

Осенью в Москве состоялась уникальная выставка продуктов питания, где свою продукцию публике представила и группа компаний «Доброфлот». Инсталляция в виде парусника впечатлила гостей мероприятия.

Рыбный день

КОТЛЕТЫ
«КОМАНДОРСКИЕ»

Время приготовления: 40 минут



Ингредиенты

Кальмар «Командорский» «Доброфлот» — 1 кг (1 упаковка)

Хлеб белый — 200 г

Молоко или сливки — «на глаз»

Лук белый — 1 шт. (небольшая луковица)

Яйцо куриное — 1 шт.

Мука — 3 ст. ложки

Перец — по вкусу

Специи к морепродуктам — по вкусу

Оливковое масло — 2 ст. ложки

Солить не требуется, так как кальмар достаточно соленый.

Наличие хорошего настроения обязательно, иначе ничего не получится.

Способ приготовления

- Подготовить хлеб — отделить корки, нарезать мякоть кусочками, залить молоком или сливками на 10–15 минут.
- В мясорубке или блендере измельчить кальмар, луковицу и подготовленный хлеб (но не слишком сильно, чтобы чувствовались кусочки мяса кальмара).
- Добавить в фарш яйцо (можно обойтись без яйца, но есть риск, что при жарке котлеты не будут держать форму), насыпать муку.
- Поперчить, добавить специи к морепродуктам (по вкусу).
- Разогреть сковороду, влить оливковое масло. Выкладывая получившуюся массу на сковороду следует ложкой небольшими порциями, чтобы удобно было переворачивать. Обжаривать до золотистого цвета с обеих сторон.
- После обжарки поставить емкость с котлетами в разогретый духовой шкаф на 5–7 минут.

Блюдо готово. Подавать с салатом из свежих овощей или как самостоятельную закуску.

Бутерброд с холодной котлетой — еще вкуснее!

Приятного аппетита!



Instagram: www.instagram.com/dobro_flot

Facebook: www.facebook.com/dobroflot1911

«ВКонтакте»: www.vk.com/dobroflot

«Одноклассники»: www.ok.ru/dobroflot

РЫБАЦКИЙ МИР

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ
«РЫБАЦКИЙ МИР»

НОЯБРЬ-2015

Главный редактор:
Марина Прудникова,
руководитель направления
внутренних коммуникаций

Редакция ждет ваши
отзывы, предложения,
материалы по адресу:
m.prudnikova@fishdv.ru

Учредитель:
группа компаний «Доброфлот»
Адрес: г. Владивосток,
Океанский проспект, 18,
3-й этаж

Тираж: 999 экз.
Издание распространяется
бесплатно среди сотрудников
группы компаний

Подготовлено при участии:
ООО «МедиаЛайн. Северо-Запад»

Редактор:
Иван Канаев
Выпускающий редактор:
Ирина Григорьева
Арт-директор:
Илья Малов
Корректор:
Татьяна Добряня

Дизайн:
Татьяна Анашкина, Наталья
Давидченко, Светлана Ляхова

www.medialine-pressa.ru
Тел.: (812) 363-12-15

Подписано в печать:
24.11.2015
Отпечатано в типографии
«Полиграф-Сервис-Плюс»