

РЫБАК КАМЧАТКИ

БИЗНЕС-ГАЗЕТА Деловая Камчатка

совместный проект газеты «Рыбак Камчатки»,
Правительства Камчатского края и бизнес-сообщества

→ 7 → 8 → 9 → 10

RYVAK.KAM-KRAY.RU

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ С 1952 ГОДА

№ 15 (5781), 9 – 23 АВГУСТА 2017 Г.

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 51830

ЗА ВЫСОКИЕ УЛОВЫ!

> БОЛЬШАЯ РЫБАЛКА <

Красная
путинка -2017:
Камчатка –
снова лидер

Как сообщает
отраслевой
институт ВНИРО,
к 5 августа общий
вылов лососей на
Дальнем Востоке
превысил 209 тысяч
тонн. Лидером по
традиции стал
Камчатский край.

Напомним, что старт лососевой
путине на Камчатке был дан 1 июня.
Первоначально планировалось, что
в рамках всех видов рыболовства в
крае будет добыто порядка 186 тысяч
тонн лососей. К 5 августа улов составил
уже около 190 тысяч тонн (это более 90 % всего дальневосточного
урова).

Один из наиболее активных районов
промысла – Карагинская подзона, где
добыто более 136 тысяч тонн горбушки.
По темпам вылова карагинской
горбушки текущий год уступает только
высокоурожайному 2011-му, когда
было выловлено 177,7 тысячи тонн.

Второе место после горбушки сохраняет
нерка: наилучшая промысловая
обстановка наблюдается в Петропавловско-Командорской, Камчатско-Курильской и Северо-Курильской подзонах. Ее общий улов на полуострове
превысил 30 тысяч тонн.

Кета отстает по объемам вылова от
показателей 2016 года. Всего на Камчатке
ее добыто около 15 тысяч тонн.

На минувшей неделе неблагоприятные
погодные условия осложнили промысел на юго-западном
побережье Камчатки. Сильный ветер и обильные осадки стали причиной снижения темпов вылова как
в морском прибрежье, так и в реках
промрайона. На этой неделе промысловая обстановка должна нормализоваться.

Итоги путини предстоит подвести
в сентябре.

Соб. инф.

Дали пистолет – и вертись, как хочешь



За свою 20-летнюю историю рыболовецкая компания «Сокра» пережила наезды, налеты и набеги, казалось бы, всех, кого можно: от Роспотребнадзора до СОБРА. Но остается еще много желающих выкручивать руки рыбакам. Например, транспортная полиция. Кто следующий? ГИБДД?

> Подробности на стр. 3 <

РЕКЛАМА В ГАЗЕТЕ
«РЫБАК КАМЧАТКИ»
23-41-95

РЫБАК
КАМЧАТКИ



WWW.FISHNEWS.RU

16+



В преддверии нового учебного года школьникам Камчатки предлагаются поучаствовать в фотоконкурсе «Селфи с любимым учителем».

«Это могут быть фотопризнания в любви к тем педагогам, которые не только мастерски преподают свой предмет, но и умеют быть настоящими друзьями своим ученикам. Уверена, что за летние каникулы многие ребята соскучились по учителям и с радостью сделают селфи при встрече на торжественной линейке», – отметила министр образования и молодежной политики Камчатского края Виктория Сивак.

По ее словам, для участия в конкурсе необходимо вступить в группу «Образование и молодежная политика на Камчатке» в социальной сети «ВКонтакте», после чего с 1 по 4 сентября разместить фотографию. Необходимо указать населенный пункт, название учреждения, а также Ф.И.О. учителей, представленных на фото. Приветствуются короткие рассказы о любимых педагогах.

Победитель будет определен 5 сентября по двум критериям: количество лайков под фотографией и мнение членов жюри – специалистов Министерства образования и молодежной политики, активистов Российского движения школьников и представителей родительской общественности.

Приз – интервью с учителем, которое будет опубликовано на официальном сайте регионального министерства, в соцсетях и СМИ.

Соб. инф.



В крае идет подготовка образовательных учреждений к новому учебному году.

Как рассказали в министерстве образования и молодежной политики региона, специальная комиссия проверит готовность 117 школ, 114 организаций дошкольного образования, 66 учреждений дополнительного образования, 2 учебных заведений для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, а также 10 профессиональных организаций.

В этом году на подготовку образовательных организаций к новому учебному году было выделено 1,6 млрд. рублей, что на 32% больше, чем в прошлом.

В школах проводятся ремонты фасадов и кровель, инженерных сетей, пищеблоков, спортивных и актовых залов, а также благоустройство территорий. Особое внимание уделяется пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологическому состоянию образовательных организаций, проверке безопасности спортивных снарядов и сооружений.

Подготовка к новому учебному году продлится до 18 августа.

Соб. инф.

О героической обороне

Петропавловска расскажут на Первом

Компания «ДокуМенталист» телеведущего и продюсера Валдиса Пельша работает над фильмом о героической обороне Петропавловского порта в годы Крымской войны. В центре сюжета – события августа 1854 года, когда русские воины и жители города дали отпор англо-французским захватчикам



Фильм будет представлен зрителям Первого канала в марте-апреле 2018 года. О том, как продвигается работа, Валдис

Пельш рассказал губернатору края Владимиру Илюхину. Встреча прошла в неформальной обстановке: глава региона и ведущий проекта прошлись по историческому центру Петропавловска, посетив стелу Города воинской славы.

«Героизм, проявленный жителями Камчатки в 1854 году, принес нам победу – единственную в той войне, – отметил Владимир Илюхин. – У нас на Камчатке очень много памятников, посвященных обороне Петропавловска, в том числе «Батарея Максутова», «Часовня». Не так давно мы установили памятник первому военному губернатору Камчатки Василию Степановичу Завойко – оченьуважаемому на Камчатке человеку. Наше питерское отделение землячества «Гамулы» вышло с предложением установить памятную доску на доме, где Завойко

жил в Санкт-Петербурге. Мы сейчас этим вопросом занимаемся – в декабре доску установим».

«Если здесь, в Петропавловске-Камчатском, все знают об этом историческом эпизоде, то чем ближе вы приближаетесь к Москве, тем информации об этом событии меньше и меньше. Этому несправедливость следует исправить, восстановить истинное знание о том, что здесь были очень героические и очень нужные стране события», – сказал Валдис Пельш.

Помимо Камчатки, съемочная группа отснимет материал в Москве и Санкт-Петербурге. В планах также отправиться в Великобританию, где находится сохранившийся до наших дней английский фрегат того времени – корабль-музей «Тринкомали».

Соб. инф.



> Дети <

Оздоровительная кампания пошла на третью смену

Более 2,6 тысяч детей отдохнут в третью смену в оздоровительных лагерях Камчатки

Как сообщили в министерстве образования и молодежной политики края, вторая смена уже закончилась в большинстве загородных лагерей полуострова. Кроме того, работу завершили профильные и трудовые лагеря, а также лагеря с дневным пребыванием детей.

Всего за вторую смену оздоровлено 4,6 тысяч детей, что на 5% больше, чем планировалось. За пределы края на отдых отправлено около 600 ребят, включая детей, оставшихся без попечения родителей.

В этом году один из крупнейших лагерей Камчатки – «Восход» – отметил свой 35-летний юбилей. В июле он принял более 450 детей, в августе планируется оздоровить еще около 400 ребят.

«Этим летом наша программа называется «Дорога добра». Она включает в себя тематические смены. В июле у нас прошла спартакиада «5 малых Олимпийских колец». Для участия в ней приезжали спортсмены из других лагерей, проходили подготовку. Наши ребята взяли первое место на этих соревнованиях», – рассказал заместитель директора ДОЛ «Восход» Вячеслав Найчук.



Он добавил, что при организации отдыха детей руководство «Восхода» старается перенять опыт таких больших всероссийских лагерей, как «Артек», «Орлёнок» и «Океан».

«У ребят насыщенный распорядок дня, они с самого утра занимаются в различных кружках и секциях, плавают в бассейне, организуют развлекательные программы», – отметил Вячеслав Найчук.

Третья смена в детском оздоровительном лагере «Восход» стартовала 4 августа.

Соб. инф.



В сфере контроля за рыболовством появилось новое действующее лицо – транспортная полиция. Этот грозный орган действует жестко и беспощадно. Порой даже чересчур

>Кирилл МАРЕНИН

В июне 2017 года МРС-225 компании «Сокра» вел промысел в Авачинском заливе. У него было разрешение на добычу камбалы снорриводом. Когда сотрудники транспортной полиции высадились на судно 29 июня, то обнаружили на нем, помимо законно добытой рыбы, еще около 200 штук краба и 10 кг крабового мяса. Это послужило основанием для возбуждения уголовного дела в отношении капитана.

Снорриводом краба не ловят. То есть о его целенаправленной добыче речь не идет. Скорее всего, краб попал в снорривод случайно. Это предусмотрено правилами рыболовства как прилов. По тем же правилам краб, попавший в прилов, должен быть незамедлительно возвращен в море. В нашем случае экипаж не выполнил этого требования. Может, не успели. Может, кто-то из рыбаков решил оставить часть краба и заготовить себе крабового мяса. Такие «самозаготовки» – явление в экипажах нередкое. И капитаны, и судовладельцы с ним борются по мере сил. Но искоренить его полностью невозможно.

Когда на судне нашли крабов, оно по требованию полиции вернулось в Петропавловск. Краб был изъят. Дальше никто не препятствовал экипажу вернуться на промысел. Причин удерживать судно в порту вроде бы не имелось. МРС продолжил работать уже с другим капитаном (с прежним фирмой прощалась).

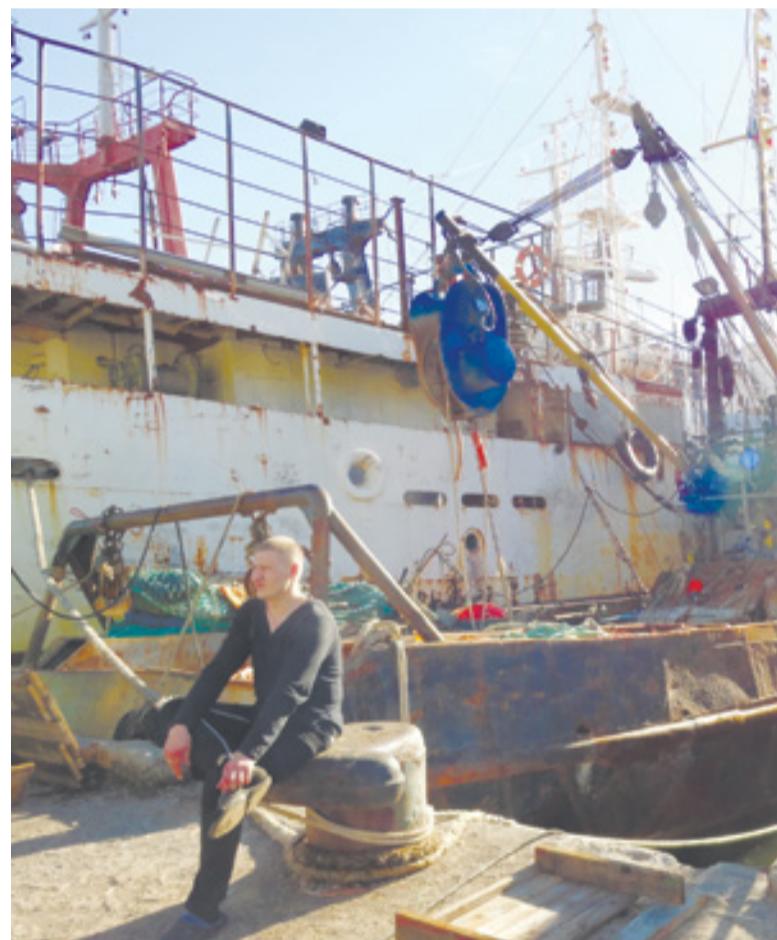
Почти три недели судно никто не трогал. Но 18 июля МРС был чуть ли не взят на абордаж в море сотрудниками транспортной полиции, которые снова отвели его в Петропавловск. Как заявили полицейские представителям «Сокры», судно изъято, его использование запрещено. При этом никаких процессуальных документов и уведомлений в адрес фирмы не поступало.

Дальше – больше. Транспортная полиция потребовала от капитана порта и дежурного по реиду не выпускать МРС в море. Когда законность этого требования была поставлена под сомнение, полицейские явились на МРС и сняли с него радиолокационное оборудование. Причем «сняли» – очень мягкое для произошедшего слово. Аппаратуру не демонтировали, а просто вырвали с корнем. Понятно, что ни локатор, ни эхолот следствию не нужны. Как вещественные доказательства эти приборы бесполезны. Забрав их, полиция преследовала одну цель – любой ценой удерживать МРС в порту.

Задержание судна было узаконено позже, 25 июля, когда Елизовский районный суд удовлетворил ходатайство дознавателя об аресте этого имущества: якобы во избежание его утраты, для обеспечения возмещения ущерба. Хотя всем понятно, что МРС за границу не убежит. А если он нужен как гарантия погашения ущерба, то почему предложение «Сокры» внести на депозит полиции нужную сумму было отклонено?



Дали пистолет – и вертись, как хочешь



▲ МРС – под арестом. Экипаж – без работы

В то же время начались следственные действия в офисе судовладельца. Транспортная полиция стала изымать там документы: бухгалтерские, кадровые. Причем изымалась документация не только ООО РПЗ «Сокра», но и его соседа по офису – ООО «Сфера Марин».

Заметим в скобках, что главная задача транспортной полиции – обеспечение безопасности населения на транспорте. Но, видимо, там решили показать, что тоже умеют расследовать громкие дела. Пусть крабов не 200 тонн, а 200 штук, но все же – валютоемкий ресурс!

Я не оправдываю рыбаков. Нарушение правил действительно было. За него предусмотрена ответственность. Если полиция докажет, что виноват капитан, пусть ответит. Если часть вины лежит на фирме, пусть она платит штраф. Так должно быть по закону. Но на практике все выглядит иначе. Еще ничья вина не доказана, а множество людей уже несет наказание. Причем наказание явно несправедливое и несоразмерное.

Ни одно рыбное предприятие не застраховано от нарушений. Правовое поле в сфере рыболовства – как минное: один неверный шаг, и ты уже «враг народа». Крупный бизнес сумел выстроить защиту. Он создал влиятельные ассоциации, которые могут постоять за его интересы. В итоге силовые наезды на большие компании стали реже. Но ведь проверяющим надо кого-то «стричь». Получается, что средний и малый бизнес брошен им на растерзание?

ООО РПЗ «Сокра» – предприятие прибрежного рыболовства, которое развивает все направления этого промысла: и береговую переработку, и собственную торговую сеть. Создано 300 рабочих мест. Магазины компании под маркой «41 регион», включая «Океан», хорошо известны нашим землякам. Есть контракты с зарубежными партнерами на поставку рыбной продукции, есть проект нового завода, который планируется воплотить в жизнь на Камчатке совместно с южно-корейским инвестором. Но в любой момент может прийти человек в погонах и парализовать всю работу по каким-то нерациональным причинам. Как в анекдоте: «Дали пистолет – и вертись, как хочешь». И нет на него никакой управы. Можно ли в таких условиях развивать предприятие, привлекать инвестиции?

За свою 20-летнюю историю «Сокра» пережила наезды, налеты и набеги, казалось бы, всех, кого можно: от Роспотребнадзора до СОБРа. Но остается еще много желающих выкручивать руки рыбакам. Например, транспортная полиция. Кто следующий? ГИБДД?

Так совпало, что в день, когда на МРС нашли крабов, в Хабаровске прошло заседание коллегии Генпрокуратуры и Министерства по развитию Дальнего Востока. Речь шла о необходимости снижать административные барьеры, которые мешают развитию бизнеса, тормозят важные инвестиционные проекты. А спустя несколько дней премьер Дмитрий Медведев при обсуждении реформы контрольной и надзорной деятельности призвал

«перестроить принцип «найти нарушение и наказать любой ценой» на принцип партнерского и сервисного отношения к бизнесу».

Но все это пока теория. В реальной жизни перед бизнесом растут не просто административные барьеры, а непрошибаемые стены.

P. S.

В прошлом номере мы рассказали о новом судне колхоза им. В. И. Ленина «Громобой». Такие среднetonнажники (их относят к наливному типу) спроектированы специально для доставки рыбы на берег. При этом они сохраняют свежесть сырца, а их промысловой мощности могут позавидовать даже большие траулеры. Кто-то считает, что это будущее прибрежного рыболовства. Может быть. Но не у нас.

Если МРСик, который возит на берег по 15 тонн рыбы, может создать своему владельцу проблемы, о которых сказано выше, то какие беды ждут владельцев более крупных судов? Представьте, что судно типа «Громобоя» везет на берег 300 тонн, а на его борту при проверке находят лишние килограммы (при желании их всегда найдут!) и ставят судно под арест на неопределенный срок. Для фирмы это станет катастрофой, началом банкротства.

Наверное, с колхозом им. В. И. Ленина так не поступят. Все-таки градообразующее предприятие с мировым именем. Но фирму поменьше не пощадят. Поэтому вряд ли другие камчатские компании, которые ведут прибрежное рыболовство, станут покупать такой флот. Ведь они знают, какие риски ждут их на берегу. И даже обещанная прибавка к квотам для прибрежников в виде коэффициента 1,2 не компенсирует этот риск.

К слову, намерение упростить прибрежный промысел, похоже, отложено в долгий ящик. В частности, предлагалось разрешить вести учет добытой рыбы и определять видовой состав улова не на судне, как сейчас, а на берегу, после доставки рыбы в места выгрузки, что гораздо легче. На сей счет есть и поручение Президента, и решение правительственной комиссии под председательством Аркадия Дворковича. Но Федеральное агентство по рыболовству после совещания у зам.руководителя этого ведомства Петра Савчука 7 июня 2017 года решило распространить упомянутые изменения только на те водные биоресурсы, на которые общий допустимый улов не установлен. Причины и цели этого решения не вполне ясны.

Напомним, что после 2018 года исчезнет такое понятие, как прибрежное рыболовство. Будет единое промысловое пространство. Каждая компания получит право самой решать, доставлять ли уловы для переработки на территорию своих регионов. И если береговой контроль продолжит муштровать рыбаков, если правила по учету улова не станут проще, то большинство компаний, работающих сегодня на родной берег, попрощаются с ним навсегда. <

**ПРАВОВОЕ ПОЛЕ В СФЕРЕ РЫБОЛОВСТВА –
КАК МИННОЕ: ОДИН НЕВЕРНЫЙ ШАГ, И ТЫ
УЖЕ «ВРАГ НАРОДА»**

Солнечное летнее утро. Поверхность Авачинского залива, как зеркало, отражает небо и сопки. Так тихо, что даже звук шагов считается нарушением спокойствия. А я спешу в новый порт Петропавловска-Камчатского. От причала уже готов отойти «Тайфун» – небольшой катерок, который сегодня стал штабом учений по спасению на воде

»**Дарья КОЖЕМЯКА**

Вообще катер ледового класса «Тайфун» занимается доставкой с судна членов государственных комиссий, лоцманов и экипажей, перевозит грузы, проводит осмотр и экологический мониторинг акваторий морских портов. Но сегодня на него возложена еще одна миссия – кроме руководителей ведомств, что участвуют в учениях, в гущу событий «Тайфун» доставляет несколько манекенов в оранжевых гидрокостюмах.

Начальник морского спасательного подцентра Петропавловско-Камчатский Артур Рец поглядывает на часы – ровно в 10 начало. То и дело хрипят радио, докладывая о готовности техники: катер «ЛАРН-1» и буксир «Гроза» Камчатского филиала ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», ПСК-264, катер «КС-267» ПУ ФСБ России по Восточному арктическому району. Ждут свой очереди РВК-1436 и надувной катер 30-го объединенного аварийно-спасательного отряда войск и сил на Северо-востоке России.

Спасатели ГУ МЧС России по Камчатскому краю на ярком судне ГИМС «Лидер-12М» приветственно машут руками деревянного манекена. С ними врачи Камчатского территориального центра медицины катастроф – намерены приводить этого «буратину» в чувства. Самой зреющей обещает быть тренировка специалистов Камчатской региональной поисково-спасательной базы гражданской авиации по спасанию людей из воды. Вертолет МИ-8 ООО «Камчатское авиапредприятие» прилетит чуть позже, а пока шестеро спасателей ждут в лодке обеспечения.

За ежегодными учениями в этот раз лично следует начальник отдела координации поиска и спасения ФГБУ «СКЦ Росморречфлота» Андрей Зеленикин. До Камчатки Андрей Анатольевич побывал в Архангельске и Санкт-Петербурге. Отсюда летит на учения в Севастополь.

НЕ ДАЙ ЕМУ ЗАМЕРЗНУТЬ

Старт дан, и спокойствие бухты нарушает быстрый «ЛАРН-1». Он мчит к круглому надувному плоту, который способен держаться на плаву при любом волнении моря. Плот подает признаки жизни – над ним клубится длинный розовый хвост фальшфейера, внутри которого копошится. Рядом плавает человек в гидрокостюме. Ребята с катера багром подтягивают плот, поднимают пострадавших на борт, уводят спассредство, как барабашка на веревочке. Следующим на воду сброшен деревянный манекен. Незамедлительно выловлен специалистами МЧС, «откачен» врачами, забинтован и укрыт серебристым термоизолирующим одеялом. Даже капельницу ему поставили.

Приходит очередь двух резиновых «друзей», что загорали на корме «Тайфуна». Распластавшись на воде, они медленно плывут в разные стороны. Но к ним уже спешит надувной катер аварийно-спасательного отряда войск и сил на

северо-востоке России. Без особого труда оба манекена спасены. «Ребятам» оказана медпомощь.

Тем временем из-за гор со стороны Паратунки показалась и стремительно растет точка. Это вертолет – самое передовое и нужное средство при спасении на море. Гул все громче. Его поджидают «пострадавшие»: один на надувном плоту, другой – в гидрокостюме – отчаянно дышит фальшфейером. Зеваки собираются на берегу. Нечасто увидишь воздушное судно так близко к воде. Вертолет поднимает облако брызг, в котором видна радуга, лихо спускает вниз спасателя, а затем, изрядно покружив, поднимает людей на борт.

Договор с ООО «Камчатское авиапредприятие» спасатели заключили не так давно. Раньше работали с «Витязь-Аэро». Видимо, поэтому не все получается сразу. Человеку, уже немного заскучавшему на плоту, веет больше. Действия пилота теперь точнее и увереннее. Вот почему так важны учения. «Есть вариант беспарашютного десантирования с высоты 5 м при скорости до 30 км/ч, свободный выход спасателя в ластах и маске» – рассказывает коллегам директор Камчатской региональной поисково-спасательной базы Олег Худенко. Теперь дело за пограничниками. В воду уже плюхнули самый яркий и упитанный манекен в СГТК (спасательном гидротермокомбинезоне). Главная причина гибели в водах северных морей – гипотермия. А в комбинезоне таком реально держаться почти сутки. И не нужно никуда плыть, просто беречь тепло, свернувшись калачиком.

«Внимание, всем судам в Авачинском заливе – отбой учений, время текущее!» – последний раз на сегодня подает голос рация.

Полный штиль, солнечные зачики на воде. Цели и задачи, поставленные перед участниками, достигнуты – все спасены! Почему же 25-м кадром перед глазами то и дело возникает глухая ночь, двухметровая океанская зыбь и люди, освещенные прожектором, которые уже не могут протянуть руки к

спасательному кругу, только молча смотрят... Я никогда не видела этого. Но много раз за те 11 лет, что мы с гибели такого же маленького катера «Дава» в ночь на 14 июля, эта картина вставала перед глазами или приходила во снах. Перегруз, пробоина, нехватка спассредств, выжили девять из двадцати. «Людитонули прямо на глазах. До слез видно: несколько метров, но не дотянуться. Если бы мы были опытными спасателями, то, я думаю, проблемы такой не было, можно было еще живых людей найти, поднять», «Да, мы не сразу сориентировались, каким образом им помочь. Мы не поняли, что они не могут сами...» (из интервью матросов КРПС «Сивинд», спасавшего «Даву» в районе мыса Кузачин). И снова

больно перехватывает дыхание. Как, наверное, тогда и ему, дорогому моему человеку...

БЕЗУМСТВО ХРАБРЫХ – ГОЛОВНАЯ БОЛЬ ПОДЦЕНТРА

– Специфика камчатского подцентра – удаленность от Петропавловска, огромный поисково-спасательный район и небольшой состав спасил, – рассказывает начальник МСПЦ Артур Рец. – Те, кого мы можем привлечь, базируются в городе. Случись что в Пенжинском или Олюторском районах – идти придется трое суток. Но при наших температурах у человека без гидрокостюма в запасе от 15 до 30 минут. Даем радиограмму на район, разворачиваем суда. Обычно спасают те, кто рядом. Они обязаны помочь, если это не угрожает их судну и экипажу. Других причин быть не может. Иначе уголовная статья. Но обычно люди в помощи не отказывают. Кого успели – подняли. Через сутки уже искать некого... Часто рядом оказываются суда «Океанрыбфлота» (у них пароходов много) и пограничные корабли. Морской буксир и катер Морспасслужбы занимаются в основном аварийными разливами нефтепродуктов. В прошлом году на Дальний Восток пришел новый спасатель, но его отправили на Сахалин. Может, скоро и до нас очередь дойдет?

Если на Черном море ловят упавшие матрасы, то у нас наматываются сети на винты. Нередки производственные травмы, случаи нарушения техники безопасности, отравления, падения за борт. В итоге человека необходимо эвакуировать. Но вертолету не любое расстояние под силу, да и погода часто нелетная, тогда просим судно идти в район ожидания ближе к Петропавловску-Камчатскому. Если нужна срочная медконсультация, связываем их с медицинской катастрофой.

Бывает, что срабатывает аварийный буй так называемых судов-призраков. Помните, исчезли браконьерские пароходы? К нам тогда обращались родные членов экипажа с Сахалина. А чем мы могли помочь? Ведь ничего – ни тел, ни обломков кораблекрушения – не нашлось. Этих пароходов, что меняют имена каждый месяц, полным-полно. Вот опять на днях пограничники привели «флибустьера» в порт.

– С момента основания подцентра у каждого предыдущего начальника за 5 лет случилось по одному крупному происшествию, – продолжает свой рассказ Артур Георгиевич, – я в этой должности с 2009 года. Кораблекрушений за это время больше, чем пальцев на руке. В море идут те, кто не имеет к нему никакого отношения. Вроде бы документы в порядке, но на деле оказывается – народ не знает элементарных вещей, не умеет бороться за живучесть судна, оказывать медицинскую помощь. Очевидно, что качество образования хромает. Часто возвращаются в море те, у кого на берегу дела не заладились. Времени прошло много, что-то, конечно, забылось.

Летом аварий больше – на побережье выходят рыбачить лодки, желонки, прорези. И хотя за 12-мильную зону по закону РФ отвечает МЧС, наш подцентр помогает. Сколько браконьеров гибнет каждый год! То их в море уносит с заглохшим мотором, то переворачиваются. Плюс алкоголь. А вообще народ у нас безответственный. Купил лодку или катер, сдал экзамены, получил корочку в ГИМС и сразу возомнил себя великим мореходом. Спасжилетом теперь можно пренебречь. А это серьезное нарушение. И хотя в жилете долго не продержишься, есть шанс, что тело найдут, родные похоронят по-человечески...

Я бы запретил выход на лодке в океан, катайтесь себе по бухте, где нет волнения. А сколько сейчас любителей экстрема развелось! Каякеры, путешественники на плотах тешат свои амбиции, выходят в море, никому не сообщив. Но чуть что, тут же кричат «SOS»! Любой сигнал должен быть проверен. Знают ли они, что вылет вертолета стоит сотни тысяч рублей в час? Надо же иметь совесть. Да, человека спасают бесплатно независимо от обстоятельств.

Спасите



Но на транспортное средство в соответствии с конвенцией это не распространяется. Однажды мы послали огромный БАТМ, чтобы спасти людей. Перелезайте на пароход! Они отказываются – лодку жалко. В итоге под водой оказались и люди, и их посудина. Свежа в памяти и апрельская трагедия, когда два друга ушли за ворота на резиновой лодке. Лишь одно тело случайно обнаружил пароход, возвращаясь с путины.

БОЛЬШЕ МАТЕМАТИКИ ДЛЯ СПАСЕНИЯ

– Одна из главных целей учений – организовать личное взаимодействие представителей различных ведомств, чтобы все руководите-



наши души!

В СТРАНЕ СЛОЖИЛАСЬ ПАРАДОКСАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ - ЛЕГЧЕ ПОДНЯТЬ НОРВЕЖСКИЙ ИЛИ ЯПОНСКИЙ БОРТ, ЧЕМ НАШ. СРАЗУ ОГРОМНОЕ КОЛИЧЕСТВО СОГЛАСОВАНИЙ И ИЗВЕЧНЫХ ВОПРОСОВ – КТО ЖЕ БУДЕТ ПЛАТИТЬ?

ли встретились и посмотрели друг другу в глаза, – считает начальник отдела по координации поиска и спасения Андрей Зеленинин. – По договоренности со спасательным подцентром мы немного изменили алгоритм. Вынужденно исключили первый, главный этап учений – поиск. Видите, участвуют маленькие суда, к выходу в океан они не приспособлены. За воротами могут работать только силы ВМФ, но у них свои задачи, спланировать совместные мероприятия трудно. Поэтому практикуем так называемые «учения на столе», по картам. В море существует много способов спасения. Но нужно отрабатывать и отдельные эпизоды подъема людей из воды. Сегодня все прошло хорошо – если ребята найдут человека, то поднимут обязательно. Стало ясно, что именно надо улучшать и менять, как развивать центры, что советовать капитану порта, о чем писать письма руководителю ФГБУ «Администрация морских портов Сахалина, Курил и Камчатки» Владимиру Штыко.

С погодой, конечно, повезло, полный штиль. Люди, терпящие бедствие, вряд ли когда-то окажутся в таких условиях. Волнение хотя бы в один балл – это когда от подножия до гребня волны один метр... Уверен, что здесь, на Камчатке, нужны масштабные учения с элементом поиска, когда район в 15 миль, а манекены стоят часа за 2 с половиной. Дальше кропотливые расчеты с учетом ветра и течения. А знаете, что такое район поиска? Нет, не район, где надо искать. Это район, которое судно способно обследовать. И определяется он, исходя из наибольшей вероятности нахождения людей после аварии. Не нашел? Новый расчет и новый поиск. Морское сообщество уверено: искать надо там, где ты реально способен найти, исходя из возможностей спасательных судов! Это математика. И считать надо быстро и точно. У людей, что тонут, времени крайне мало... Если к спасательной операции подключена авиация, район поиска существенно увели-

чивается, а значит, и вероятность спасения тоже увеличивается.

РЫБАК РЫБАКУ – КТО?

В «Росморречфлоте» создана «Система информационной поддержки морских спасательных операций «Поиск-МОРЕ», которая установлена во всех морских спасательно-координационных центрах и морских спасательных подцентрах. Она позволяет увидеть, где находится любое судно в море, которое включено в АИС «Виктория». Не потеряв ни одной лишней минуты вовлечь суда, находящиеся поблизости от места аварии, в поисково-спасательную операцию. Подписаны соглашения об информационном взаимодействии с МЧС, «Росавиацией», ФСБ России, Росрыболовством. Сейчас ведется активная работа по интегрированию ведомственных информационных систем, чтобы получать данные о нахождении кораблей и судов этих ведомств в систему «Поиск-МОРЕ».

Что дает возможность привлекать к ПСО их корабли и суда. Очевидно, что это облегчает работу, сокращает драгоценное время. Удивительно, но эта работа не ведется только ... с Росрыболовством. Парадокс! Рыбаку очень важно вернуться домой живым. Не за экстримом он идет в море – работать. На деле сообщать координаты готовы лишь солидные компании, в арсенале которых БМРТ и плавбазы. Мелкие суда высвечиваются в центре мониторинга, но не у спасателей. Почему? Что за коммерческие тайны у рыбаков? Или боятся, что придется отвечать за передачу данных с районов промысла, идти и самоотверженно помогать своим коллегам? Так что же все-таки дороже – жизнь людская или заработка? По-моему, все понятно... Если пароходы-призраки существуют, значит это кому-нибудь нужно. Точка.

О РЕСПИРАТОРАХ, ИНДУСАХ И ЗАКОНАХ

– Если бы все выполняли свои обязанности, ни один спасатель бы не пригодился, – рассуждает



Андрей Зеленинин. – Ну, положи с собой весла и греби, если заглох мотор. Возьми запас еды, воды, аккумулятор с батареей. Нет, люди всегда будут надеяться на авось.

А потому в российской системе спасания надо менять многие вещи. Хорошо, если Госдума в скромном времени примет ФЗ «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации», который будет «способствовать инновационному развитию морской деятельности». Глядишь, и финансирование на спасение увеличится.

Если не считать созданных 6 лет назад курсов по повышению квалификации капитанов-координаторов МСКЦ (МСПЦ), в нашей стране до сих пор нет спецподготовки морских спасателей. Очень важно не только обучать спасателей спасать, но и спасаемых – спасаться! Да, капитаны судов, штурманы, матросы проходят отдельные элементы по спасению самих себя. А есть МАМПС – руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию – толстенный талмуд (вернее, три талмуда – три части МАМПС), где есть все: расчеты района поиска, вероятность нахождения объекта, где, как, на какой скорости нужно искать. Правда, его никто не изучает. А зря. Грамотность в этой области позволяет раздавать команды мгновенно. Даже по телефону, если нет интернета или спутниковой связи. Нужно стремиться к единой государственной и международной информационной системе. Соединить языки, чтобы мировые спасатели понимали друг друга.

Вот, к примеру, ситуация. На площадку перед портом выгрузили 500 спасенных. Из них 200 индусы, 50 – китайцы, 80 человек – япон-

цы, и т.д. Из них половина тяжело ранены. Не владеют (хотя бы) английским. Они даже не могут сказать, где болят. Все без документов. Куда их выпустят пограничники? А если у них половина мусульман? Как их кормить тогда? А у индусов вообще касты разные, рядом на больничной койке лежать нельзя... Сколько врачей в Петропавловске смогут понять пострадавших? Нужны разговорники с бытовыми, юридическими, миграционными, медицинскими фразами. Кто умеет, хоть прочитает и покажет пальцем. Подобный уникальный русско-английский разговорник разработан ВМФ России и НАТО для совместных учений при спасении на море. Почему бы не разработать такой же для гражданского мореплавания?

Когда утонула ПЛ «Комсомолец», живыми вытащили 76 человек. Но

почти половина из них умерла прямо на борту от гипотермии. Как согреть человека? Если растирать – он умрет. Не так давно ученыe разработали прибор с простым названием «респиратор». Вдохнув подогретую азотно-гелиево-кислородную смесь, человек греется изнутри. И выживает почти в 100% случаев. Правда, иногда может остаться инвалидом. Зато живым. Стоит респиратор недешево – тысяч 500. Нужен он руководителям предприятий? А вдруг аппарат так и не потребуется? Должно ли быть такое оборудование обязательным на пароходе? Спасение нам все-таки нужно или спасение? Решать государству...

Одна из задач – увеличение спасательного флота. Судов у специального формирования – ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота» – сейчас не очень много, хотя судостроительная программа выполняется, но ведь под каждый куст не поставишь, поэтому их участие в

спасоперациях составляет лишь 10-15 %. Главная задача – дежурство. С вертолетами тоже не все так просто...

– Считаю победой следующее: удалось с помощью Морколегии и лично С. Б. Иванова при непосредственном участии департамента госполитики в области морского и речного транспорта внести в Воздушный кодекс РФ поправку, которая позволила привлекать воздушные суда для спасания экипажей и пассажиров морских судов на море, – говорит Андрей Зеленинин. – Получилось донести простую мысль: в стране сложилась парадоксальная ситуация – легче поднять норвежский или японский борт, чем наш. Сразу огромное количество согласований и извечных вопросов – кто же будет платить? Сейчас для федераля это нецелевой расход средств. Второй год Росавиация пытается изменить постановления правительства, от которых зависят и деньги, и подготовка спасателей. Правда, не все директора региональных поисково-спасательных баз и начальники авиационных поисково-спасательных центров хотят этим заниматься: «Будете теперь нас дергать из-за каждой резиновой лодки». Но что делать, если пароходу идти пять часов, а вертолетом лететь минут 20? Или в резиновой лодке не человек?

ОПТИМИСТИЧЕСКАЯ ТРАГЕДИЯ

Морспасцентры по России были созданы относительно недавно, первый – в 1988 году. Они развиваются, выходят на уровень, достаточный для решения своих задач. Создана система обучения капитанов-координаторов, раз в 5 лет они повышают квалификацию. Разработаны, созданы и введены в эксплуатацию системы при поиске и спасании, строятся новые спасательные флоты. Постепенно с 2010 года по стране увеличивается количество спасенных по отношению к погибшим. Если не считать «всплески» – катастрофы с большим количеством жертв. А может, просто стало меньше флота, вот и весь секрет?

Конечно, есть и трудности. К примеру, небольшие зарплаты. Капитаны-координаторы – это бывшие капитаны дальнего плавания, опытные ребята, ныне пенсионеры. Если на эту должность брать людей помоложе, то, скорее, женщин. Желательно тех, что закончили морские вузы, не хотят идти в море или уже наплавались. Координатор надводного поиска (лицо юридическое) – должность не из легких. Надо уметь мгновенно оценить обстановку, определить район поиска, ведь на кону жизнь людей. И нервы тут нужны крепкие.

– Говорят, за каждым врачом есть свое маленькое кладбище, – делится Артур Рец, опытнейший капитан-координатор, чей район ответственности считается одним из самых проблемных в стране. – Так вот за нами – целый сельский пост.

Аварии бывают разные. Но немумолимая статистика показывает: ответственно к человеческой жизни надо относиться как государству, так и отдельному ее «винтику». Ведь зачастую, будь то пожар, исчезновение человека с судна, кораблекрушение или Бог знает что еще, причиной становятся человеческая жадность, легкомыслie, самонадеянность, пьянство. Если бы каждый человек, что выходит на воду (неважно – тихой речушки или Тихого океана), думал о тех, кто ждет на берегу, работы у спасателей было бы гораздо меньше. <

> Полностью материал опубликован на сайте нашей газеты <

Наш новый герой побил возрастной рекорд рубрики – это самый молодой гость «Рыбака Камчатки». Встречайте, Денис Артёмов – электромеханик и студент КамчатГТУ. Несмотря на возраст, в его копилке уже 4 года, посвященных морю, и два полноценных рабочих рейса в роли специалиста



«В одном из рейсов больше половины матросов были приезжими из Дагестана. Я заметил, что они всегда друг за друга. Очень сплоченный коллектив. У наших такого нет – каждый по своей машине. Кроме того, приезжие совсем не курят и почти не пьют. Но каких-либо конфликтов никогда не было. Через пару месяцев экипаж притирается. Общий язык найти легко. Все-таки одну работу делаем, за одним столом едим».

Моряки «в белых перчатках»



»Яна ГАПОНОК

Денис родился в 1992 году в селе Слаутное Пенжинского района. В 1999 году переехал с мамой в город. Свое детство он посвятил биатлонному спорту. Кроме того, каждое лето родители отправляли мальчика в спортивные и оздоровительные детские лагеря. После 9-го класса, когда все его одноклассники подали документы в 10-й, он забрал аттестат о неполном среднем образовании и отнес его в морской колледж КамчатГТУ. Молодой человек решил, что не станет тратить два года впустую, а поскорее получит специальность и начнет работать. Но почему именно профессия моряка?

«На мой выбор существенно повлияла мама. Когда я обратился к ней за советом, она объяснила, что Камчатка – это в первую очередь рыба и туризм. Но туристическая отрасль развита слабее, чем рыбная. Кроме того, здесь дают хорошее морское образование, и на этом даже сегодня можно хорошо заработать, кто бы что ни говорил», – объясняет свой выбор Денис.

Сначала в море юношу вела далеко не романтика, а самая обычная мальчишеская страсть к автомобилям. Денис мечтал сам заработать на собственную машину и в первом же рейсе ему это удалось. На третьем курсе ребят в роли матросов отправили в море от колхоза им. В. И. Ленина на знаменитой плавбазе «Виктор Гаврилов».

«Это был, мягко говоря, непростой рейс. Укачивало первое время сильно. Я даже думал, что эта морская болезнь уже не пройдет, и придется искать варианты на берегу. Но вскоре организм адаптировался, и я смог полноценно работать. График был – 6 через 6. Не высыпались страшно. Путали день с ночью, встаешь – темно,

ложишься – темно. На борту было еще 4 практиканта. Двое списались через месяц. Я жил в каюте вместе с одногруппником. Он – механик. И каждое утро он, просыпаясь, жаловался на то, как ему тяжело. Мне тоже было тяжело, но я находил в себе силы отгонять эти мысли прочь и просто делать то, что должен», – вспоминает мой собеседник.

ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ И БЕЛЫЕ ПЕРЧАТКИ

Денис признается, что представлял себе работу в море совсем иначе. «Думал, что будет как в фильмах. Больше свободного времени между вахтами. И если вдруг захочется, можно выйти прогуляться на палубу», – смеется Денис. Сейчас, имея за плечами несколько рейсов, он понимает, что свободное время на пароходе – ценнейший ресурс, которым необходимо уметь управлять. «С опытом понимаешь, что часть твоих желаний – пустая трата времени. Такие ограничения учат думать головой, анализировать свои потребности, правильно расставлять приоритеты и отсеивать лишнее», – добавляет он.

Еще один миф, который развеялся с первым выходом в море, касался самих моряков. «Мне казалось, что они эдакие морские волки, закаленные стихией. Но это обычные люди, которые пришли на флот, чтобы заработать денег, потому что им нужно кормить свои семьи», – говорит Денис.

После рейса он убедился в правильности выбора своей специальности: «Работать интересно. Прежде чем действовать, ты рисуешь схему в голове, находишь ошибку и потом только ее устраняешь. А еще слышал, что электромехаников называют работниками «в белых перчатках». Это на самом деле так, потому что ходишь всегда чистый».

В то время как его соседи по каюте, вернувшись из этого рейса,

бурно праздновали прошедшие испытания, наш герой уже сидел за рулем своей маленькой мечты – автомобиля «Субару Легаси» 1992 года выпуска.

«Она была жутко громкая, как и все машины этой марки. Друзья меня узнавали именно по звуку глушителя. Осознание того факта, что ты сам можешь заработать на свой автомобиль, дает уверенность в себе. Но он для меня лишь средство передвижения, гораздо важнее семья и родные. Поэтому через 3 рейса, благодаря маминым расчетам, я смог купить ей квартиру», – говорит молодой человек.

ЗА ОДНИМ СТОЛОМ

В 2015 году Денис Артёмов поступил в КамчатГТУ на сокращенное обучение специальности «инженер-электромеханик». В первый рабочий рейс он пошел от колхоза им. В. И. Ленина на БМРТ «Сероглазка» в роли 4-го электромеханика. Несмотря на большую ответственность, в рейсе были наставники, которые обучали его тонкостям профессии и помогали

«В ОДНОМ ИЗ РЕЙСОВ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ МАТРОСОВ БЫЛИ ПРИЕЖИМИ ИЗ ДАГЕСТАНА. Я ЗАМЕТИЛ, ЧТО ОНИ ВСЕГДА ДРУГ ЗА ДРУГА. У НАШИХ ТАКОГО НЕТ. НО КАКИХ-ЛИБО КОНФЛИКТОВ НИКОГДА НЕ БЫЛО. ОБЩИЙ ЯЗЫК НАЙТИ ЛЕГКО. ВСЕ-ТАКИ ОДНУ РАБОТУ ДЕЛАЕМ»

КАПИТАН, КАПИТАН, РАССКАЖИТЕ!

Для юного моряка самые бесценные часы в рейсе проходят на мостице в разговорах с капитаном судна. И, конечно же, почти все беседы касаются рыбы.

«До отхода в море у нас было 10 дней ремонта. Я работал до ночи, без выходных, чтобы сделать как можно больше и в рейсе лишь поддерживать все в рабочем состоянии. Я понимал, что никто не поможет в случае чего, и я могу рассчитывать только на себя. Это колоссальная ответственность. А все смотрели на меня и говорили: «Какой у нас электромеханик! Трудяга!». Но обойтись без внештатных ситуаций все равно не получилось. И обесточивались, и чего только не было», – вспоминает он.

Есть на корабле трудности, о которых узнаешь только в море. Сложные бытовые условия и однообразие – вот что действительно выбивает моряков из колеи.

«На небольших пароходах всегда есть проблема с пресной водой. В рейсе мы экономили ее, как могли. На несколько суток у нас закрывали душ, чтобы бытовая вода шла на камбуз. После рабочей смены и без душа – приятного мало», – делится Денис.

Еще одна проблема – однообразная пища. Как бы вкусно ни готовил повар, если блюда изо дня в день повторяются, экипаж начинает жаловаться. Сменивший его кок может готовить хуже, но его все равно станут нахваливать только потому, что он готовит иначе.





БИЗНЕС-ГАЗЕТА Деловая Камчатка

№ 15 (17), 9 – 23 АВГУСТА 2017 г.

РЫБАК
КАМЧАТКИ

Инвестиционный совет: хорошая бизнес-идея найдет поддержку

Сегодня в Камчатском крае действует несколько переговорных площадок, где предприниматели могут обсудить с правительством региона свои проблемы, решить насущные вопросы или заручиться государственной поддержкой своей бизнес-идеи



Одной из таких переговорных площадок в регионе является Инвестиционный совет, созданный по поручению губернатора в 2007 году.

Его формат позволяет правительству края коммуницировать непосредственно с инвесторами и получать актуальную информацию из первых уст.

Инвестиционный совет возглавляет губернатор Камчатки или один из заместителей председателя совета. В состав входят как представители органов государственной власти, так и бизнес-сообщество полуострова – члены общественных объединений предпринимателей, инвесторы, руководители крупных и значимых компаний региона.

План работы совета на предстоящий год и повестка каждого заседания размещаются заблаговременно на Инвестиционном портале Камчатского края по ссылке <http://investkamchatka.ru/>, а также на странице Агентства инвестиций и предпринимательства Камчатки по ссылке <http://www.kamgov.ru/aginvest/collegial-body/?id=696> в сети интернет.

Заседания проводятся публично и открыто, любой житель Камчатки или гость краевой столицы, предварительно записавшись по телефону, имеет право принять участие в заседании.

На заседаниях Инвестиционного совета, которые проходят каждые два месяца, принимаются решения о государственной поддержке предпринимательских инициатив

в разных сферах экономики и реализации на территории региона новых инвестиционных проектов, а также поддержке и модернизации действующих предприятий края.

Здесь рассматриваются вопросы о сопровождении инвестиционных проектов, о присвоении им статуса особо значимых, что позволяет инициаторам ежегодно получать финансирование из краевого бюджета в целях реализации своих проектов.

Кроме того, на заседаниях принимаются решения о присвоении инвестиционным проектам статуса масштабных, что позволяет инициаторам получить в аренду земельный участок без проведения торгов.

Так как Инвестиционный совет – коллегиальный орган, то все решения на заседаниях принимаются большинством голосов путем открытого голосования. Решения эти зафиксированы и находятся в открытом доступе на Инвестиционном портале Камчатского края (<http://investkamchatka.ru/>) и всегда доступны для ознакомления. Их исполнение находится на особом контроле правительства края.

Так, в Камчатском крае на сегодняшний день 9 инвестиционных проектов находятся на сопровождении, 9 проектам присвоен статус особо значимых инвестиционных проектов в Камчатском крае и 7 проектам присвоен статус масштабных инвестиционных проектов.

Значимость государственной поддержки бизнес-идей и инвестиционных проектов сегодня



сложна переоценить. Потому что реализация новых проектов позволит с уверенностью говорить о создании в Камчатском крае новых рабочих мест и стабильной выплате заработной платы, о появлении новых товаров и продуктов питания от камчатских производителей, которые будут радовать своим ассортиментом и качеством на продуктовых ярмарках края, а новые услуги и уникальные туристические маршруты станут доступны большему числу гостей и жителей Камчатки, что, безусловно, будет способствовать стабильному экономическому и социальному развитию всего Камчатского края.

**Материал предоставлен
Агентством инвестиций
и предпринимательства
Камчатского края**

► О МЕРАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ СМСП В РАМКАХ ПРОЕКТА «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ГЕКТАР»

Граждане, получившие земельные участки в рамках проекта «Дальневосточный гектар» и планирующие осуществление предпринимательской деятельности с целью освоения данных земельных участков могут воспользоваться государственной поддержкой, оказываемой в рамках подпрограммы 2 «Развитие субъектов малого и среднего предпринимательства» государственной программы «Развитие экономики и внешнеэкономической деятельности Камчатского края».

| Наименование меры государственной поддержки | Орган, предоставляющий поддержку | Консультации и ПРИЕМ ДОКУМЕНТОВ в КГАУ «Камчатский центр поддержки предпринимательства» - тел. 8 (4152) 46-06-47, 27-05-45, е-mail: kamcpp@mail.ru, сайт: центрподдержки.рф |
|--|--|---|
| Консультационная и образовательная поддержка. | | |
| Гранты начинающим субъектам малого предпринимательства на создание собственного бизнеса. | | |
| Гранты на создание малой инновационной компании. | | |
| Субсидии СМСП в целях возмещения части затрат, связанных с уплатой первого взноса (аванса) при заключении договора лизинга. | | |
| Субсидии в целях возмещения части затрат, связанных с созданием и (или) развитием групп дневного времяпрепровождения детей дошкольного возраста. | | |
| Субсидии СМСП, осуществляющим деятельность в области ремесел, народных и художественных промыслов. | | |
| Субсидии СМСП, осуществляющим деятельность в области сбора и переработки дикоросов. | | |
| Субсидии СМСП на строительство тепличного комплекса. | | |
| Субсидии СМСП в целях возмещения части затрат, связанных с осуществлением деятельности в области обрабатывающих производств. | | |
| Субсидии субъектам социального предпринимательства – СМСП, осуществляющим социально ориентированную деятельность, направленную на достижение общественно полезных целей. | | |
| Субсидии СМСП, осуществляющим деятельность в сфере туризма. | | |
| Субсидии СМСП в целях возмещения части затрат, связанных с осуществлением деятельности в области сбора, обработки, переработки и утилизации отходов. | | |
| Микрокредиты СМСП (в том числе индивидуальным предпринимателям, имеющим в распоряжении земельный участок, полученный в рамках проекта «Дальневосточный гектар»). | | |
| Поручительства по обязательствам СМСП перед финансовыми организациями. | | |
| | Гарантийный Фонд развития предпринимательства Камчатского края: тел/факс: 8 (4152) 41-05-83, е-mail: gfkam@mail.ru, сайт: gfkam.ru | |

На официальном сайте Правительства Камчатского края (<http://www.kamgov.ru/>) на странице Агентства размещён баннер «Меры государственной поддержки получателей «Дальневосточного гектара», который содержит информацию о всех мерах государственной поддержки на территории Камчатского края.



Гостем нашей рубрики в этом номере стал клиент микрокредитной компании «Камчатский государственный фонд поддержки предпринимательства» – архитектурно-дизайнерская мастерская «Аврора». О том, как создавалась студия, рассказала руководитель мастерской Ирина Федюкова



Поддержка местных предприятий – лучший вклад в развитие Камчатки

» Яна ГАПОНЮК

До перестроекных годов Ирина Александровна работала в проектном институте, который в 1990-е годы растерял заказчиков, а специалисты остались практически невостребованными. В один момент она оказалась без работы. От этой растерянности она приняла участие в конкурсе на выполнение дизайн-проекта нынешнего здания рыболовецкой компании «Акрос», не побоявшись помериться силами с дизайнерами опытной зарубежной строительной компании, исполняющей работы, – и выиграла его.

«Мне повезло в том, что мой муж разделил со мной все мои замыслы, профессионально поддержал во всех начинаниях. Практически всю перестройку мы работали над этим зданием. Это был самый большой и памятный проект. У партнеров из Китая мы научились приемам и тонкостям отделочных работ, а у норвежских дизайнеров, которые трудились над внутренней отделкой помещений, подсмотрели много интересных идей», – вспоминает Ирина Федюкова.

После завершения сотрудничества с ЗАО «Акрос» архитекторы занимались в основном строительной деятельностью, поскольку проектные и дизайнерские работы были все еще непопулярны. Они ремонтировали квартиры в Петропавловске, воплощали свои идеи в помещениях Центрального банка, Статуправления и офисов частных компаний. Кроме того, архитекторы по собственной инициативе старались подвести собственный дизайн-проект под любое строительство, даже если за него не платили.

В начале 2000-х годов рынок стабилизировался, и культура проектирования стала возвращаться. Обретя долгожданную стабильность, люди начали проявлять интерес к созданию жилых и общественных интерьеров, индивидуальных домов. И сейчас это направление деятельности остается главным в работе архитекторов.

В 2002 году для создания своей мастерской Ирина Александровна и ее муж Николай Андреевич взяли в аренду здание на ул. Пограничная, 48.



В 2008 году арендодатели поставили архитекторов перед выбором: либо они выкупают здание, либо покидают его. На раздумья времени не было. В течение месяца они обошли все банки, но условия были невыгодными. Совершенно случайно супруги узнали о фонде поддержки предпринимательства и о том, что он кредитует малый и средний бизнес. Под небольшой процент взяли заем и выкупили помещение. Также благодаря заемным средствам фонда они провели серьезные ремонтные работы в своей мастерской.

«Когда мы только заехали, здесь не было ничего. Обетвящий фасад, земляные полы, одним словом – ужас. Мы хорошо потрудились, чтобы привести помещение в благоприятный вид. Только окна оставили нетронутыми. На память», – говорит моя собеседница.

Из полуразрушенного и непривлекательного здания им удалось сотворить по-настоящему необычное пространство. Мастерская «Авроры» – место, наполненное огромным количеством света и воздуха. Здесь царит творческий беспорядок, который присущ только художникам. Но если осмотреться

внимательнее, то каждая вещь находится на своем месте.

Позже на пустующих площадях они открыли магазин строительных материалов и инструмента, а также салон элитной сантехники. Каждый предмет здесь – это уже произведение искусства. Художники старались создать не просто торговую точку, а настоящую выставку современного оборудования и аксессуаров для ванных комнат и санузлов. И по-прежнему при разработке торговых направлений предприниматели заручались поддержкой фонда.

Успех команды «Авроры», как отмечает Ирина Александровна, является следствием универсальности предприятия. Сегодня специалисты занимаются не только дизайн-проектами, но и представляют своим заказчикам уникальные строительные и отделочные материалы, которые слабо представлены на строительном рынке в нашем регионе.

«Все материалы, которые предлагаем своим клиентам, мы когда-то пропустили через свои руки. К ассортименту подходим очень избирательно и отдаляем предпочтение высококачественным материалам топовых производителей. Поскольку мы не зависим от аренды, смело привозим интересные позиции, которые довольно долго реализуются. И не постесняюсь сказать, что в нашем магазине выбор лучше, чем в Москве. В этом мы неоднократно убеждались на собственном опыте, посещая профильные московские выставки строительных материалов и оборудования и салоны ведущих брендов», – говорит моя собеседница Ольга, руководитель направления элитной сантехники.

Наш разговор подхватывает руководитель проектов Дмитрий: «Камчатцы почему-то думают, что на полуострове

нет ни хорошего инструмента, ни оборудования, а уж тем более – хороших специалистов. Но это не так. В крае есть много достойных профессионалов в разных отраслях. Хотел бы сказать землякам, что поддержка местных предприятий – лучший вклад в развитие Камчатки».

Каждый проект архитекторы разрабатывают под характер его владельца – будь то жилой или общественный заказ. Именно в этом и заключается их искусная работа – создать дом или интерьер, который бы стал отражением личности своего хозяина. В среднем на один заказ у специалистов уходит до нескольких месяцев. Им оказываются доверие не только частные лица, но и крупные компании края. В год из-под пера студии выходит не более семи проектов.

«Мы не гонимся за количественными показателями, для нас важнее предложить нашим клиентам по-настоящему качественную услугу. Показателем нашего высокого уровня являются дипломы и награды региональных и всероссийских конкурсов и выставок», – говорит Ирина Александровна.

Но предприятие не собирается останавливаться на достигнутом. В планах – увеличение торговых площадей, наращивание ассортимента и расширение штата сотрудников. Кроме того, и руководитель, и архитекторы не хотят ограничиваться в идеях только пространством своей мастерской, у них четкая гражданская позиция.

«Наш город не должен быть городом «временщиков», мы против такой психологии и себя таковыми не ощущаем. Стремимся это передать в нашей повседневной работе и таким образом вносим свою лепту в преображение любимого края» – говорит Ирина Федюкова. <



КАМЧАТЦЫ ДУМАЮТ, ЧТО НА ПОЛУОСТРОВЕ НЕТ НИ ХОРОШЕГО ИНСТРУМЕНТА, НИ ОБОРУДОВАНИЯ, А УЖ ТЕМ БОЛЕЕ – ХОРОШИХ СПЕЦИАЛИСТОВ. НО ЭТО НЕ ТАК. В КРАЕ ЕСТЬ МНОГО ДОСТОЙНЫХ ПРОФЕССИОНАЛОВ В РАЗНЫХ ОТРАСЛЯХ

В рамках ВЭФ в
Петропавловске-
Камчатском
состоится пост-
конференция

>Светлана МИХАЙЛОВА

делаем дальше?» – будет посвящен перспективам новых механизмов развития Дальнего Востока, таких как территории опережающего развития, свободный порт Владивосток, поддержка крупных инвестиционных проектов, а также реализации программы «Дальневосточный гектар».

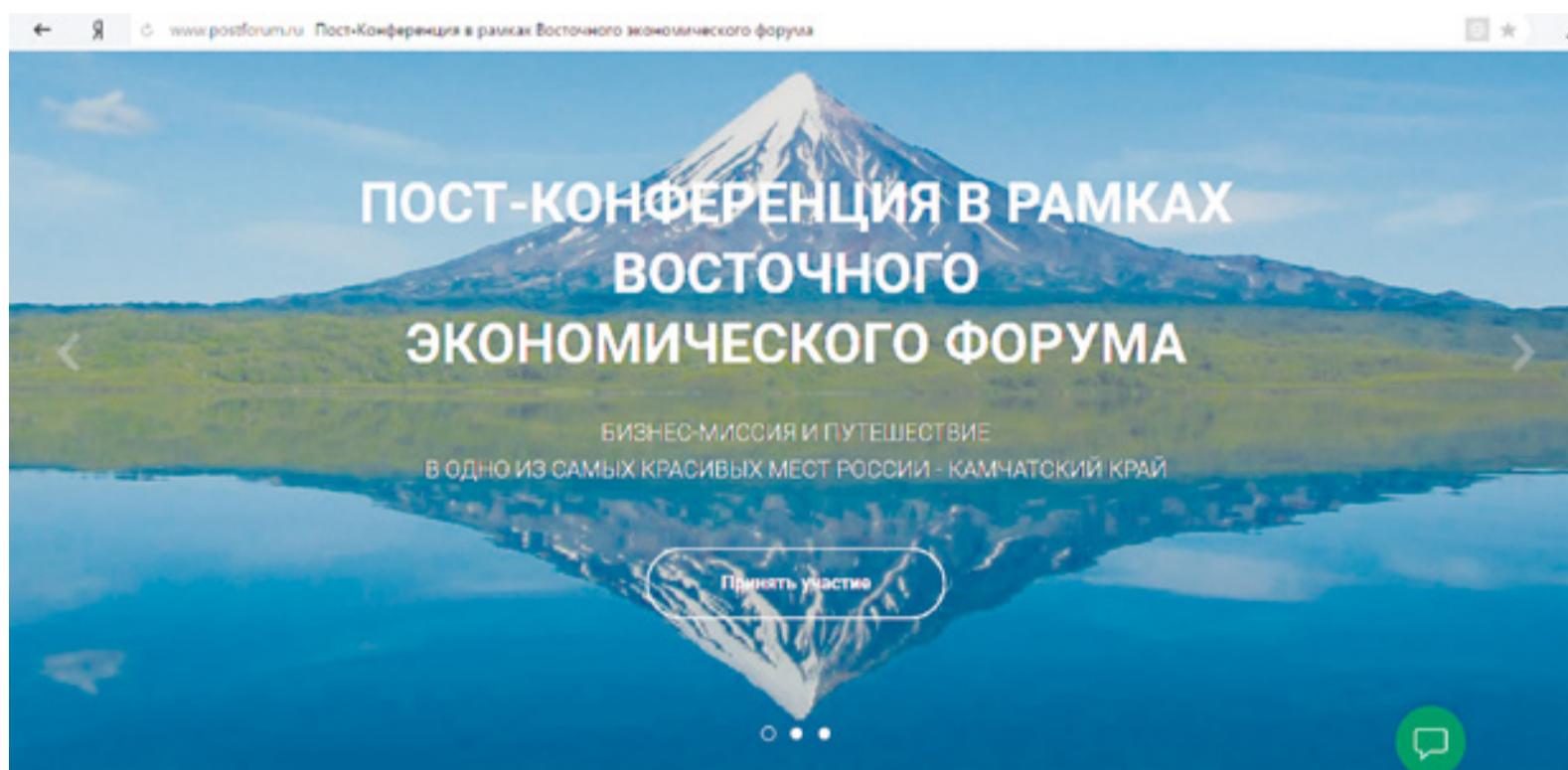
Вторая тема – «Как делать бизнес на Дальнем Востоке» – предполага-



АСИ

АГЕНТСТВО
СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ИНИЦИАТИВ

Камчатка навстречу Восточному экономическому форуму



Меньше месяца остается до проведения во Владивостоке Третьего Восточного экономического форума, который начнет работу 6 сентября на Русском острове. Традиционно центральным мероприятием форума станет пленарное заседание «Дальний Восток: создавая новую реальность» с участием Президента Российской Федерации Владимира Путина.

«Восточный экономический форум стал масштабной, востребованной в мире площадкой, где первые лица государств, представители авторитетных международных организаций, руководители крупных российских и зарубежных компаний собираются для обсуждения актуальных вопросов интеграции Дальнего Востока в мировую экономику. Расширение иностранного представительства на форуме говорит о том, что Россия является важнейшим центром притяжения делового сообщества со всего мира», – подчеркнул советник Президента Российской Федерации Антон Кошкиов.

В основе деловой программы четыре основных тематических блока. Первый – «Экономическая политика на востоке России. Что

ет обсуждение инвестиционного потенциала региона в таких сферах, как нефте- и газохимия, добыча полезных ископаемых, туризм, сельское хозяйство, рыбопереработка, транспорт и логистика. Здесь речь пойдет об инвестиционном климате в регионах Дальнего Востока. О происходящих в этой сфере изменениях будут говорить инвесторы и представители Агентства стратегических инициатив.

Работа по созданию конкурентоспособных в масштабе АТР условий инвестирования и ведения бизнеса на Дальнем Востоке проводится федеральными властями России уже четыре года. Благодаря новым механизмам – ТОР, свободный порт Владивосток, инфраструктурная поддержка инвесторов – на Дальнем Востоке инициировано более

700 новых инвестиционных проектов, запущено 40 новых предприятий. Однако без улучшения предпринимательского климата в каждом конкретном регионе – прямого результата усилий региональных управленческих команд – эти новые механизмы не создадут необходимого мультиплексивного эффекта. В Национальном рейтинге инвестиционного климата реги-

онов Российской Федерации 2017 года положительную динамику показали лишь два дальневосточных региона: Хабаровский край и Амурская область. Какие позитивные и негативные изменения, по мнению предпринимателей, произошли за год в регионах Дальнего Востока? Каковы основные потребности, запросы бизнеса к региональным администрациям сегодня? Как инвесторы оценивают эффективность работы губернаторских команд? Что необходимо изменить в их работе? Как планируют менять свою политику руководители территории для улучшения инвестиционного климата? Ответы на эти вопросы должны прозвучать в рамках форума.

Интеграция России в экономику стран Азиатско-Тихоокеанского региона и реализация совместных

проектов в области энергетики, транспорта, добычи полезных ископаемых, финансов и новых технологий – ключевые темы третьего блока «Мы – соседи: зарабатываем, сотрудничая».

Четвертый тематический блок – «Дальний Восток – новое качество жизни, отвечая на вызовы». В рамках данной темы будут освещены вопросы демографической политики в регионе, комплексного развития территорий и городов, создания новых рабочих мест.

В рамках форума состоятся пять страновых бизнес-диалогов: «Россия – Китай», «Россия – Индия», «Россия – Республика Корея», «Россия – Япония», «Россия – АСЕАН».

Гостям и участникам Третьего Восточного экономического форума презентуют все территории опережающего развития Дальнего

Востока. Регионы ДФО расскажут о созданных ТОР в своих экспозициях в рамках фестиваля «Улицы Дальнего Востока». В павильоне Камчатского края инвесторы ТОР «Камчатка», занимающиеся туристическим бизнесом, предложат посетить «Землю вулканов», а на рыбном рынке можно будет попробовать продукцию камчатских производителей.

На этот раз Камчатский край займет в программе ВЭФ особое место. В рамках Восточного экономического форума-2017 в Петропавловске с 8 по 10 сентября состоится пост-конференция. На полуостров приедут самые разные участники ВЭФ. Ожидается, что от Агентства стратегических инициатив в пост-конференции примет участие генеральный директор – Светлана Витальевна Чупшева.

Целью данного мероприятия станет знакомство участников форума, потенциальных инвесторов, руководителей крупных компаний, банков, инвестиционных компаний и других финансовых институтов с природным, экономическим и инвестиционным потенциалом региона. Пост-конференцию проводит АО «Корпорация развития Камчатского края» при содействии Правительства Камчатского края и при информационной поддержке фонда «Росконгресс». Участникам ВЭФ будут предложены презентации инвестиционных возможностей нашего края, встречи «без галстуков» с представителями власти и бизнес-сообщества, знакомство с достопримечательностями, уникальной природой и традициями региона.

Проведение столь необычной встречи на Камчатке состоится впервые. Следуя русской традиции, лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Приехав на полуостров, участники ВЭФ соприкоснутся с нашей природой, смогут оценить Камчатку как место силы, увидят своими глазами ее потенциал. <

НА ЭТОТ РАЗ КАМЧАТСКИЙ КРАЙ ЗАЙМЕТ
В ПРОГРАММЕ ВЭФ ОСОБОЕ МЕСТО. В
РАМКАХ ВОСТОЧНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
ФОРУМА-2017 В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ С 8 ПО 10
СЕНТЯБРЯ СОСТОИТСЯ ПОСТ-КОНФЕРЕНЦИЯ.
НА ПОЛУОСТРОВ ПРИЕДУТ САМЫЕ РАЗНЫЕ
УЧАСТНИКИ ВЭФ



На территории морского порта в бухте Моховая началась реконструкция трех причалов бывшего рыбного порта (№ 10-12). Завершить работы планируется осенью 2018 года

>Сергей НИКОЛАЕВ

Как мы сообщали, 1 июня был заключен контракт на выполнение строительно-монтажных работ по реконструкции объектов федеральной собственности морского терминала в бухте Моховая. Заказчиком выступает ФГУП «Нацрыбресурс», в ведении которого находятся гидротехнические сооружения рыбных портов. Подрядчик – ООО «Больверк», самарское предприятие, которое занимается проектированием и строительством гидротехнических, транспортных сооружений по всей стране.

Сейчас «Больверк» готовит строительную площадку, мобилизует специалистов и технику. Рабочие разбирают на причалах старые швартовые тумбы и отбойники, демонтировано бетонное покрытие.

По словам представителя компании Анатолия Жолудева, до конца августа на Камчатку планируется доставить необходимые материалы. В начале сентября начнутся строительно-монтажные



работы, которые должны быть завершены осенью 2018 года. Всего в них примет участие до ста специалистов.

Как рассказал врио главного инженера ФГУП «Нацрыбресурс» Илья Панкратов, реконструкция позволит увеличить нагрузку на причалы, а также срок их эксплуатации, как минимум, на 30 лет.

Кроме того, в Моховой предстоит работы по углублению дна с существующей отметки в 6,5–7 метров до 9,5–10 метров, а также полная замена сетей электро- и водоснабжения, ливневой канализации.

Причалы № 10, 11, 12 построены в 1980-х годах. Однако их состояние хуже, чем у причалов в центре города, которые стро-



В ТЕМУ

В ПОРТАХ ПОЯВИТСЯ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СБОР

Поправки, внесенные в закон о морских портах, предусматривают введение нового портового сбора – инвестиционного. Он должен направляться на строительство объектов инфраструктуры морского порта.

Федеральный закон от 18 июля 2017 г. № 177, напомним, регулирует отношения, связанные с созданием, развитием морских портов и осуществлением в них деятельности.

В частности, как сообщает корреспондент Fishnews, дополняется статья о портовых сборах. Предусматривается, что в морском порту может устанавливаться инвестиционный сбор – средства пойдут на строительство объектов инфраструктуры морского порта, относящихся к федеральной собственности.

Порядок определения размера инвестиционного портового сбора, его взимания и применения должно утвердить правительство.

Федеральный закон вступит в силу с 1 ноября 2017 г.

Fishnews

илились в 1960-х. Эти сооружения быстро теряют прочность. Причал № 10 уже частично разрушился. Так что реконструкция началась очень вовремя. Медлить с ее началом было уже нельзя.

«Одним из условий соглашений, которые планируем подписать с компаниями, эксплуатирующими причалы в бухте Моховая, будет постоянное увеличение перевалки рыбной и морепродукции. Мы ожидаем, что здесь будет создан терминал для комплексного обслуживания рыбопромыслового флота. Чтобы повысить привлекательность порта для рыбаков, у нас будет установлен пониженный тариф на перевалку рыбы», – отметил Илья Панкратов. <

> Преспекти <

Компания «НОВАТЭК» планирует построить на Камчатке терминал по перегрузке сжиженного природного газа (СПГ). Правительство края готово оказать проекту поддержку



«НОВАТЭК» – один из крупнейших независимых производителей природного газа в России. Его специалисты изучают возможность строительства терминала на Камчатке. Цель проекта – оптимизировать затраты по транспортировке газа, производимого в российской части Арктики (на полуостровах Ямал и Гыдан) в страны АТР. До Камчатки СПГ планируется доставлять по Северному морскому пути арктическими судами, а затем перегружать на суда конвенционного класса.

«Камчатка – регион с глубоководными незамерзающими бух-

Терминал по перегрузке СПГ может появиться на Камчатке

тами с прямым выходом в Тихий океан. Вот почему мы оцениваем возможность строительства перевалки объемом 20 млн. тонн с оптимизацией транспортных расходов», – сказал коммерческий директор ПАО «НОВАТЭК» Лев Федосьев.

По его словам, сейчас компания реализует несколько проектов по добыче СПГ в Ямalo-Ненецком округе. После их выхода на проектную мощность годовое производство сжиженного природного газа и жидкого углеводородов может составить более 35 млн. тонн в год. Первый завод производительностью 5,5 млн. тонн компания планирует запустить до конца 2017 года.

Как отметил заместитель председателя Правительства Камчатского края Юрий Зубарь, власти региона



В ТЕМУ

В ОЖИДАНИИ ИНВЕСТОРА

В сентябре будет выбран инвестор строительства нового пассажирского терминала в главном аэропорту Камчатки.

Напомним, что конкурс по выбору инвестора был объявлен 3 июля этого года. Его организацией занимается Корпорация развития Камчатского края.

«Информационные письма были разосланы потенциальным инвесторам из европейских и азиатских государств. Ряд зарубежных компаний высказал свою заинтересованность проектом», – рассказал гендиректор корпорации Николай Пегин.

По словам губернатора Владимира Илюхина, этот проект позволит не только повысить уровень обслуживания пассажиров в елизовском аэропорту, но и придаст мощный импульс развитию транспортной и туристической сфер региона.

«Планируем, что на Восточном экономическом форуме, который состоится во Владивостоке 6-7 сентября, мы подпишем соглашение с инвестором», – сказал Владимир Илюхин.

Проект развития главных воздушных ворот Камчатки разработан по инициативе правительства региона. Он предполагает строительство нового международного терминала, рассчитанного на обслуживание до 400 человек в час, а также других объектов аэропортовой инфраструктуры.

Соб. инф.

готовы оказывать «НОВАТЭКу» всю возможную поддержку. Такую задачу поставил губернатор Владимир Илюхин.

Зампред отметил, что компании предложено рассмотреть варианты реализации проекта в рамках режимов ТОР «Камчатка» и «Свободный порт Владивосток», которые дают возможность строительства инфраструктуры за счет государственных

средств, использования свободной таможенной зоны и других преференций.

В качестве площадок строительства терминала рассматриваются территории в бухтах Вилючинская, Русская, Бечевинская и Моржовая. Окончательное решение по выбору места будет принято после проведения всех исследовательских работ.

Соб. инф.

Мы продолжаем публиковать отрывки из книги Валентина Чарника «Шторма и радости моей жизни» (а точнее – из второй ее части, которая называется «Море – мой чародей»).

> Продолжение. Начало в № 14 <

➤ Валентин ЧАРНИК

Я не мог подумать, что в Петропавловске существует самый крупный в стране рыболовецкий колхоз имени В.И. Ленина, 5 БМРТ которого успешно ловят рыбу в Тихом Океане. Об этом я узнал позже, а пока вместе Дмитрием Трегубовым зашел в кабинет заместителя начальника управления по флоту Михаила Григорьевича Чекаленко. Навстречу нам из-за стола вышел с распластанными руками человек лет 40. Начались объятия и восклицания: «Дима! Миша!» Из разговора этих людей я понял, что они дружили и не виделись больше года.

Узнав о моей проблеме с устройством на работу в УОР, друг Трегубова взял красный карандаш, вырвал из настольного календаря чистый листок и что-то там одним движением черкнул, именно



➤ Кадр из документального фильма «Советская Камчатка». Жена и сын Валентина Чарника встречают его после рейса на БМРТ «Мыс Обручева» (5 сентября 1974 года)

Море – мой чародей



➤ Капитан дальнего плавания Игорь Анисимов

черкнул, а не написал. Поисками глазами на столе конверт. Найдя, что-то написал на нем Климову, вложил в него листок и, протянув конверт мне, сказал: «Если хочешь, прочитай».

Выходя из кабинета, я прочитал записку: «Вася! Не валий дурака, реши вопрос человека. Чекаленко». Того, что произошло с начальником отдела кадров УОРа В.Климовым, когда он прочитал записку Чекаленко, я представить себе не мог. Это был, как говорят цирк, цирк, но без лошадей.

«Садитесь, пожалуйста. Что же вы не сказали мне, что знаете Михаила Григорьевича?» – это говорил мне совершенно не тот человек, который сидел передо мной совсем недавно. В течение нескольких часов я был оформлен на работу в должности технологического механика БМРТ. Со мной был заключен договор на три года. Более того, инспектору было поручено проследить, чтобы в бухгалтерии мне в тот же день выплатили все причитающиеся деньги!

...С капитаном Армаром Амирбекяном я виделся еще три раза

в жизни. Мы встречались с ним, как старые друзья, он всегда интересовался моей жизнью и моими делами. Потом, в середине 1970-х годов, я узнал, что он покинул Камчатку.

Совсем недавно на одном из сайтов, где опубликован материал о камчатских капитанах рыбного флота, я нашел его фото и краткую биографию. В ней говорилось, что легендарный капитан средних рыболовных траулеров Камчатки Армар Аршамович Амирбекян умер в Азербайджане в

1996 году в возрасте 65 лет.

С Дмитрием Алексеевичем Трегубовым я встречался еще 4-5 раз. Хорошо помню, что последняя наша встреча состоялась на Слете передовиков рыбной промышленности Камчатки в декабре 1974 года. Спустя пару лет я узнал, что он уехал работать в севастопольское Управление океанического рыболовства, флот которого находился в бухте Камышовая.

А тогда, расставшись с человеком, сыгравшим в моей судьбе такую значительную роль, я уже в понедельник был на БМРТ «Алексей Махалин» и с этого дня стал постигать азы новой для меня специальности у механика технологического оборудования Володи Щербаченко.

После моего устройства на работу в УОР судьба подарила мне встречу с еще одним довольно известным на рыбопромысловом флоте Камчатки человеком. Произошло это так.

Напротив общежития, где я жил, находилось новое здание Дворца культуры рыбаков Камчатки. Я пошел туда посмотреть худо-

жественный фильм. До кинозала я не дошел, так как увидел в одном из помещений дворца большое количество людей и понял, что здесь собирались филателисты. А я с детских лет собирал марки.

Очень скоро я познакомился с одним из филателистов, который, как и я, собирал марки на тему космоса. Моим новым знакомым был капитан дальнего плавания Игорь Степанович Анисимов. В 1943 году, когда ему было 16 лет, он окончил знаменитую школу юнг на Соловецких островах, служил на эсминце «Гремячий», был награжден медалью за «Оборону Советского Заполярья».

Анисимов, работая капитаном на среднем рыболовном траулере, не ловил рыбу и не ставил рекордов, а занимался поиском скоплений сельди в Охотском море и Олюторском заливе у северной части Камчатского полуострова. В этом деле на Камчатке никто не мог с ним сравниться (не зря он был награжден орденом «Знак почета»).

Игорь Анисимов был влюблена в свое дело. Уже когда мы были с ним в дружеских отношениях, он рассказал мне, что все свои рейсы фактически провел в штурманской рубке, не снимая с плеч стальной фуфайки, ибо считал ее талисманом, приносящим удачу!

Игорь Степанович пригласил меня к себе в тот же день. Так началась наша дружба, которая продолжалась 20 лет, пока он не умер в 1990 году.

Я очень часто бывал у него дома, где меня с большим радушением принимала его жена Антонина Денисновна. Мы пили с ним «ведрами» кофе, и наши разговоры простирались от Москвы до Британских морей!

Анисимов был удивительным рассказчиком, дружил с огромным количеством разных людей. У него дома можно было встретить простого матроса, знаменитого капитана, адмирала, научного работника Камчатского филиала Тихоокеанского научно-исследовательского института (ТИНРО) или артиста местного драматического театра. Общение с этим уникальным человеком постоянно обрушивало на меня огромное количество различной информа-

ции, предоставляло возможность знакомиться с огромным количеством очень интересных людей.

Именно у него судьба дала мне возможность хорошо узнать Михаила Чекаленко. Они были друзьями с давних пор, ранее постоянно работали в одних экспедициях.

Однажды я застал у Анисимова, кроме Чекаленко, еще одного капитана, который даже с виду был гораздо старше обоих капитанов. Это был Василий Финашин. Все трое вели оживленный разговор, вспоминали довольно потрясаю-

щие морские истории. Чекаленко предложил тост за Василия Тимофеевича, который дал им путевку в трудовую жизнь. Ведь на судах, на которых он был капитаном, оба начинали трудовую деятельность матросами, а, став штурманами, учились и перенимали опыт у знаменитого капитана.

Потом я несколько раз встречался с Василием Финашиным.

Узнал о нем много интересного. У него была достойная биография человека, беззаветно любившего свое дело и отдавшего ему все свои силы. Пару лет назад прочитал на одной из страниц Интернета статью «Век капитана Финашина». В 2013 году морской самоходной барже «Сосновка 4» было присвоено имя Василия Финашина...

Игорь Анисимов ушел из жизни в довольно юном по моим сегодняшним меркам возрасте (в 58 лет). У него не было детей. Видимо, память о нем хранится только на сайте Интернета, посвященном капитанам рыбопромыслового флота Камчатки, где есть его краткая биография и фото.



➤ Капитан Василий Финашин

Шло время, я узнавал многих и многих людей. Но А. А. Амирбекян, Д. А. Трегубов, М. Г. Чекаленко, И. С. Анисимов были и остаются в моей памяти на особом месте. Ведь они так по-доброму и бескорыстно помогли мне определиться в жизни в очень трудный ее момент. Хорошо сказал поэт Юрий Левитанский: «Каждый выбирает для себя женщину, религию, дорогу». В результате я и выбрал свою дорогу в жизни. <

➤ Продолжение следует <

ПО ЭТОЙ ССЫЛКЕ WWW.ODNOKLASSNIKI.RU/VIDEO/16596339357 ВЫ МОЖЕТЕ НАЙТИ ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ «РАБОТА ЭКИПАЖА БМРТ «СОЮЗ-4» НА ЛОВЕ СКУМБРИИ У БЕРЕГОВ ЯПОНИИ (НОЯБРЬ 1971 ГОДА)».

На Камчатку прибыла историко-географическая экспедиция «Байкал-Аляска», повторяющая путь сибирских купцов, основавших первые европейские поселения в Северной Америке

«Ваше мужество и отвага вызывает чувство восхищения, ведь нужно иметь волевые и физические качества для преодоления всех трудностей, которые могут встретиться на пути. Желаю вам успешного продолжения экспедиции!», – сказала в приветственном слове первый вице-губернатор края

Охотское море и, обогнув Камчатку, вышли в Тихий океан. Следующий этап экспедиции стартует в следующем году. Наш катамаран «Искатель» пока останется на Камчатке. Весной мы вернемся и отправимся на Аляску», – сообщил Анатолий Казакевич.

Экспедиция «Байкал-Аляска»



Дорогами сибирских купцов

Ирина Унтилова, которая приняла участие в торжественной встрече путешественников.

Как сообщил руководитель группы путешественников Анатолий Казакевич, идея организации экспедиции пришла после изучения истории Российской империи.

«Большое впечатление на меня произвело описание торговых и исследовательских походов. Эти исторические факты нас очень вдохновили. Отмечу, что, следуя маршруту, мы составляем карту 100 наиболее интересных мест. На сегодняшний день на ней отмечено около 70 точек», – рассказал Анатолий Казакевич.

Он добавил, что прибытие путешественников на Камчатку ознаменовало завершение 4-го этапа следования экспедиции.

«За два месяца мы прошли около 7 тысяч километров по озеру Байкал, реке Лена, рекам Дальнего Востока. Кроме того, мы пересекли



стартовала из Иркутска 30 мая. Ее участникам впервые за 150 лет предстоит пройти путь сибирских купцов, основателей Российской-Американской компании. Всего в экспедиции заняты порядка 20 человек (по 6-8 человек на каждом этапе). Это жители Москвы, Ростова-на-Дону, Новосибирска, Иркутска, Якутска. Экспедиция включена в перечень мероприятий, посвященных празднованию 220-летия со дня рождения святителя Иннокентия (Вениамина) и 80-летия Иркутской области. Она также приурочена к 150-летию продажи Аляски, 210-летию установления дипломатических отношений между Россией и США, 200-летию прибытия русской эскадры на Гавайи. Проект получил поддержку Русского географического общества, Минвостокразвития и МЧС России.

Соб. инф.

> История <

Вспоминая «камчатского Дерсу Узала»

В краевой библиотеке им. С. П. Крашенинникова состоялась встреча, посвященная одному из первооткрывателей Долины гейзеров Анисифору Крупенину. Почетным гостем стала его дочь – Вера Чекмарева



Организаторы встречи – депутаты Законодательного собрания Анатолий Кирносенко и Владимир Агеев, депутаты городской Думы Анатолий Наумов и член Общественного совета округа № 2 Павел

Сайдачаков. В зале библиотеки собрались люди, неравнодушные к истории родного края.

«История открытия Долины очень интересна. И люди, которые обнаружили ее – ученый-гидролог

Татьяна Устинова и проводник-итальян Анисифор Крупенин, – личности уникальные, – сказал Анатолий Кирносенко. – А сегодня на этой встрече у нас есть возможность узнать больше из первых уст о нашем земляке, которого Татьяна Устинова называла «камчатский Дерсу Узала».

Владимир Агеев напомнил, что Анисифор Крупенин родился в 1914 году в поселке Сероглазка, любил природу, хорошо знал горы. Он стал надежным проводником и спутником ученых, таких, как Татьяна Устинова и ее муж Юрий Аверин. Анисифор Павлович сам был по своей природе исследователем: изучал родной край, работал лесничим, наблюдателем, лаборантом, заведующим хозяйством в Кронштадтском заповеднике. Он получил ряд наград от руководства заповедника и от правительства страны.

Наталья Дивнина, главный библиотекарь отдела краеведения, познакомила присутствующих со сведениями о старинном камчадальском роде Крупениных, который славен многими замечательными людьми. Она рассказала, каким образом Анисифор Крупенин стал во многих путешествиях проводником Татьяны Устиновой, посвятившей ему в своих воспоминаниях немало теплых слов.

«Сам факт обнаружения Долины гейзеров был чудом, это по-



▲ Татьяна Устинова и Анисифор Крупенин на берегу реки Ольга, кордон Кронки следнее великое географическое открытие, сделанное в XX веке», – добавила Наталья Дивнина.

Писатель Михаил Жилин, автор книги о камчатском проводнике, рассказал о своих встречах с Устиновой и Крупениным. «Всего в Долину они совершили три похода. Но за это время собрали огромное количество сведений», – рассказал писатель. Он подарил дочери Анисифора Крупенина Вере Чекмаревой часть своих архивных находок, связанных с ее отцом.

Вера Чекмарева, приехавшая на Камчатку из Пятигорска, поделилась своими воспоминаниями.

«Я часто думала об имени моего отца. «Анисифор» на греческом – «принесящий пользу». И это очень точно! Папа умел работать по металлу, был плотником и каюром, мог удалить зуб, принять роды у животных и людей. Он умел делать все», – рассказала Вера Анисифоровна.

Она с теплотой поблагодарила присутствующих и организаторов за вечер памяти ее отца.

По материалам пресс-службы
Законодательного собрания
Камчатского края

Судостроительный завод «Янтарь» в Калининграде завершит строительство серии судов для рыболовецкого колхоза имени В. И. Ленина до конца 2019 года. Первый сейнер будет спущен на воду в ноябре 2017-го

Тараулеры-сейнеры, которые строятся в Калининграде, относятся к судам наливного типа. Они не поднимают орудия лова на борт, а откачивают рыбу из кутка насосом в охлаждаемые танки емкостью порядка 600 тонн. Это позволяет беречь сырье от повреждений, сохранять его свежесть в течение недели. Так что можно доставлять на бе-

Что нам стоит флот построить?

рег из отдаленных районов промысла свежую рыбу.

Колхоз уже эксплуатирует судно этого типа «Громобой», купленное в 2015 году в Норвегии. О нем мы подробно рассказали в № 14 в материале «Экскурсия в будущее».

Опыт использования «Громобоя» показал эффективность такого флота. Теперь колхоз им. В. И. Ленина ждет еще три подобных судна.

Контракт на их строительство предприятие подписало с АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» в январе 2016-го. Первое из них, «Ленинец», будет передано заказчику в декабре следующего года. Строительство корпуса практически завершено, а после спуска на воду там начнется монтаж оборудования. Два следующих корабля – «Командор» и «Ударник» – будут сданы до конца 2019 года.



В июле в Калининграде побывала камчатская делегация, чтобы ознакомиться с ходом строительных работ и перспективами сотрудничества в сфере судостроения. Среди представителей Камчатки были губернатор Владимир Илюхин и председатель рыболовецкого колхоза Сергей Тарусов.

Во время встречи с камчатцами гендиректор АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» Эдуард Ефимов отметил, что впервые в истории современной России наше рыболовецкое предприятие заключило контракт на постройку

серии судов с отечественным судостроителем. Благодаря этому к проектам «Янтаря» стали проявлять и другие компании Камчатки: «Океанрыбфлот», «Лунтос».

Помимо строительства нового флота в рамках специального налогового режима, колхоз им. В. И. Ленина также обновит прибрежную перерабатывающую базу. Общий объем инвестиций в оба проекта составит порядка 7 млрд. рублей.

«Мы параллельно приступили к проектированию завода и в апреле следующего года начнем строительные работы. В конце 2019-го

завод будет сдан. Площадь составит 9 тысяч квадратных метров, объем выпускаемой суточной продукции – порядка 500-550 тонн. Для сравнения, сейчас действующий завод в Петропавловске-Камчатском выпускает не более 75-80 тонн в сутки», – рассказал Сергей Тарусов.

По словам главы Камчатского края, сегодня в регионе прописано около 600 судов, большинство из которых имеет высокую степень износа. Обновление флота – одна из ключевых задач рыбной отрасли Камчатки.

«Наши рыбопромышленники вложили в берег порядка 20 млрд. рублей, создали современную производственную базу по переработке рыбы на берегу, – сказал Владимир Илюхин. – Нужен современный добывающий флот, который сможет обеспечить работой наши прибрежные предприятия».

К сожалению, компании, строящие среднетоннажный флот для прибрежного рыболовства, пока не могут претендовать на инвестиционные квоты минтая, который является наиболее прибыльным объектом промысла. В правительстве России почему-то решили, что в такой поддержке нуждаются только проекты крупнотоннажных траулеров, которые будут работать в экономзоне.

«Мы поддерживаем наших рыбаков в том, чтобы распространить действие инвестиционных квот на строительство среднетоннажных судов, – сказал Владимир Илюхин. – Мы обсуждали этот вопрос с врио губернатора Калининградской области Антоном Алихановым. Они готовы нас в этом вопросе поддерживать».

Ранее Владимир Илюхин обратился в Минсельхоз России и Росрыболовство с просьбой внести изменения в постановление Правительства РФ об инвестиционных квотах с учетом интересов компаний, осуществляющих прибрежное рыболовство.

Соб. инф.



> Партнерство <

Правительство Камчатского края и Корейская ассоциация рыболовецких кооперативов «Сухёп» подписали меморандум о взаимопонимании в области рыболовства

Меморандум предусматривает обмен знаний и опытом. Документ подписан в рамках визита представителей «Сухёп» на Камчатку. Свои подписи под ним поставили заместитель председателя краевого Правительства – министр рыбного хозяйства Владимир Галицын и президент ассоциации Ким Им Квон.

«Значительный объем переработанных водных биоресурсов

поставляется за пределы Камчатки и России, – отметил Владимир Галицын. – В связи с отменой таможенной пошлины на вывоз рыбопродукции за первое полугодие 2017 года экспорт в страны Юго-Восточной Азии значительно вырос, в том числе и по минтая. Это соответствует стратегии развития экспорта Дальнего Востока, объявленного руководством страны. Мы уверены, что это будет способство-



«Сухёп» ищет партнеров на Камчатке



вать налаживанию и упрочнению двухсторонних связей между Камчаткой и Республикой Корея».

Он также подчеркнул, что власти региона отдают предпочтение сотрудничеству с Республикой Ко-

рея на территории края. Одним из основных направлений могут стать совместные проекты в области археологии.

«В рамках региональной программы «Развитие рыбохозяй-

ственного комплекса Камчатки» в наших планах строительство не менее 25 заводов в ближайшее время, а в далёкой перспективе, если будут заинтересованы инвесторы – еще более 100, – рассказал министр. – Мы предлагаем корейским инвесторам рассмотреть возможность поучаствовать в этих проектах, за ними большое будущее. Также камчатские рыбаки видят перспективы совместной работы в рамках использования высококачественного корейского оборудования на рыбоперерабатывающих производствах».

В свою очередь, представители корейской делегации рассказали о работе своей ассоциации. Она была образована в 1962 году. Сейчас «Сухёп» обеспечивает всем необходимым рыболовецкие суда в стране, активно работает в сфере торговли, имеет свой банк. Ассоциация активно налаживает международные связи.

«Я желаю, чтобы меморандум стал основой для развития и укрепления партнерских и дружеских отношений между нами в дальнейшем», – сказал Ким Им Квон.

Соб. инф.

Форум укрепит международные связи в рыбной отрасли

Международный рыбопромышленный форум и выставку в Санкт-Петербурге посетят делегации крупнейших рыболовных стран. В Росрыболовстве рассчитывают, что в мероприятиях примут участие и зарубежные партнеры ведущих российских компаний

10 июля в Росрыболовстве прошло заседание организационного комитета по подготовке Международного рыбопромышленного форума и Выставки рыбной индустрии, морепродуктов и технологий с участием представителей крупнейших отраслевых ассоциаций и предприятий, научных организаций, фонда «Росконгресс» и Expo Solutions Group. Форум следует провести на высоком уровне, чтобы в дальнейшем он стал «главным мероприятием в рыбопромышленной отрасли», озвучил задачу руководитель Федерального агентства по рыболовству Илья Шестаков.

Оргкомитет утвердил даты форума – с 14 по 16 сентября – и площадку: это выставочный комплекс

Программа форума, которая в основных чертах уже сформирована,



▲ Оргкомитет форума «Ленэкспо» в Санкт-Петербурге, история которого началась с проведения в 1968 г. международной выставки «Инрыбпром». Зампредседателя комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга Вадим Храбров заверил в полной поддержке мероприятий со стороны городских властей.



▲ Илья Шестаков

на, включает пленарное заседание на тему «Глобальный взгляд на рыболовство в Мировом океане: сотрудничество или конкуренция», запланированное на 14 сентября, и несколько круглых столов по актуальным темам. Однако эта программа может быть расширена, если от бизнеса поступят дополнительные предложения по организации тематических дискуссий.

По словам главы Росрыболовства, участие в работе форума в целом подтвердил вице-премьер Аркадий Дворкович. «Мы ожидаем также достаточно хорошее участие со стороны министров рыболовства других стран», – уточнил Илья Шестаков.

Предварительно согласие на участие в форуме получено от министра сельского хозяйства Марокко и министра рыболовства Фа-

рерских островов. Илья Шестаков также заявил о готовности министра рыбного хозяйства Норвегии Пера Сандберга принять участие в мероприятии.

«На данный момент сформирована архитектура программы форума. Мы ожидаем большой интерес к предложенным к обсуждению темам со стороны зарубежных коллег. Уверен, Международный рыбопромышленный форум станет ключевой площадкой для многостороннего диалога участников рынка, представителей органов власти и профильных ведомств», – отметил Илья Шестаков, который является председателем организационного комитета форума.

Он обратился к отраслевым ассоциациям с просьбой привлечь зарубежных партнеров к участию в



▲ Министр рыбного хозяйства Норвегии Пер Сандберг

форуме и выставке. Президент ВАР-ПЭ Герман Зверев рассказал, что работа в этом направлении уже ведется. Достигнута договоренность с руководителем Всеяпонской рыбопромышленной ассоциации. Кроме того, приглашения направлены руководству Европейской ассоциации рыбопереработчиков, Союзу рыбаков Норвегии и Китайской ассоциации рыбопромышленников и рыболовов.

Участники заседания также отместили необходимость подключения к этой работе теруправлений в регионах и более активного информирования участников отрасли о выставке и форуме.

Официальный сайт форума:
www.fishexpoforum.com

Официальный сайт выставки:
www.rusfishexpo.com

> Законодатели <

Краевые депутаты рекомендовали контролирующим органам оказать содействие региональным властям в борьбе со свалками рыбных отходов



▲ Роман Гранатов

Комитет по природопользованию, аграрной политике и экологической безопасности Законодательного собрания края утвердил рекомендации по решению проблемы рыбных отходов. В частности, комитет предложил контролирующим органам оперативно передавать в краевое агентство по ветеринарии результаты проверок по фактам незаконных сбросов и захоронения рыбных отходов.

По мнению руководителя агентства Марины Ништа, только такое взаимодействие может дать положительный эффект в борьбе с рыбными свалками.

Стоп, свалка!



По словам заместителя председателя Заксобрания Романа Гранатова, региональный парламент будет и впредь уделять повышенное внимание проблеме загрязнения водных акваторий Камчатки и переработки рыбных отходов.

«Мы уже видим первые результаты наших усилий – рыбопромышленные предприятия начали интенсивно устанавливать очистные сооружения и мощности по переработке рыбных отходов, – сказал Роман Гранатов.

– Но при этом работы еще хоть отбавляй, в том числе – и по совершенствованию правовой базы. Если раньше на участках сетного лова организаторы на берегу крепили только невод, а все остальное действие происходило в море, то сегодня рыбопромышленники ставят огромные штатры, где живет по 40 человек. Тут же туалет, свалка с отходами. Мусор от их жизнедеятельности разносится ветром в разные стороны. Накануне я поднимал этот

вопрос на комиссии регулированию вылова анадромных видов рыб в Камчатском крае. Если мы сегодня не найдем механизмы, чтобы не просто ткнуть нерадивых рыбопромышленников носом, но и заставить их убирать за собой, наше побережье скоро окончательно превратится в огромную помойку».

**По материалам пресс-службы
Законодательного собрания
Камчатского края**

25 июля отмечался День сотрудника органов следствия Российской Федерации. Этот профессиональный праздник был учреждён постановлением Правительства № 741 от 27.08.2013



Следствие ведут...

Идея создания следственного ведомства, организационно и функционально независимого от иных органов государственной власти, была реализована Петром I в ходе судебной реформы.

В 2007 году принятые изменения в уголовно-процессуальное законодательство России и в закон «О прокуратуре Российской Федерации» исключили из компетенции прокуроров полномочия по процессуальному руководству следствием. Несмотря на ведомственную подчиненность, эти меры позволили сделать следственный аппарат прокуратуры относительно независимым и самостоятельным ведомством. Окончательное же возвращение модели развития следственных органов к «петровской» системе произошло 15 января 2011 года.

Сегодня Следственный комитет РФ (СК России) подчиняется непосредственно главе государства и не входит в структуру ни одного из органов государственной власти.

В Камчатском крае и Чукотском автономном округе рассматривает сообщения и ведет предварительное расследование уголовных дел о преступлениях в сфере безопасности движения и эксплуатации водного и воздушного и железнодорожного транспорта, а также совершенных на объектах транспортной инфраструктуры (в морских и речных портах, на железнодорожных станциях, в аэропортах) Камчатский следственный отдел на транспорте Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ, который является специализированным следственным органом Следственного комитета РФ.

Также следователи расследуют общественно опасные деяния, совершенные сотрудниками таможни, транспортной полиции, должностными лицами органов исполнительной власти, организаций, осуществляющих свою деятельность в сфере транспорта.



За последнее время в производстве Следственного отдела находились уголовные дела, получившие общественный резонанс и связанные с гибелью большого количества людей, такие как: крушение на территории Чукотского автономного округа вертолета «Ми-8», катастрофа самолета «Ан-28» в Палане, крушение СТР «Аметист», теплохода «Вест» и другие.

В 2017 году в следственном отделе также расследовались резонансные дела, и вот некоторые из них.

Уголовное дело по факту нарушений правил безопасности при ведении работ по тушению пожара вертолетом «Ми-8т» в Тигильском районе, в ходе которых подвесным водосливным устройством вертолета нанесена травма пожарному, повлекшая его гибель. По данному

уголовному делу вынесен обвинительный приговор.

Уголовное дело, возбужденное по факту жесткой посадки вертолета «Ми-8 RA-25337 на склоне вулкана Мутновский, в результате чего получили травмы четыре человека, из них трое – иностранные туристы, прилетевшие на полуостров из США, Англии, Франции.

Уголовное дело, возбужденное по факту смертельного отравления пятерых членов экипажа судна СРТМ «Изумруд» в результате употребления метилового спирта.

Камчатский следственный отдел на транспорте, как и все ведомства, имеющие отношение к безопасности на транспорте, с момента своего образования включился в борьбу за жизнь и здоровье граждан. Так, при расследовании уголовных дел следователями

особое внимание уделяется выяснению причин и условий, способствовавших совершению преступления, принимаются меры к исключению повторных происшествий.

В день сотрудника органов следствия Российской Федерации всем ветеранам следствия и Следственного комитета РФ, а также действующим сотрудникам желаю крепкого здоровья, благополучия, оптимизма, успехов в выполнении служебных задач. Семьям – терпения и понимания!

Руководитель Камчатского следственного отдела на транспорте Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ подполковник юстиции Антон АРТЁМЕНКО.

РЕКЛАМА

МОРСКОЙ ДОМ
КОМПЛЕКСНОЕ СНАБЖЕНИЕ СУДОВ ОТ А ДО Я

НОВОЕ ПОСТУПЛЕНИЕ:

- Прожекторы судовые;
- Спецодежда;
- Тара;
- Мешки джутовые;
- Краска судовая Jotun;
- Термо контейнеры, 1000 л;
- Сетеснастное оборудование;
- Судовой такелаж;
- Электрооборудование;
- ЗИП судовой, палубное, якорно-цепное оборудование;
- Двери, люки, иллюминаторы.
- Промвооружение;
- Упаковка, спецодежда;
- Протекторная защита;
- Тросы стальные;
- Весы, динамометры и все для морской и речной рыбалки.

Тел./факс: 8 (415-2) 20-42-74, 8-914-024-99-77,
E-mail: marinehouse41@mail.ru, kamgilserviceplus@mail.ru, сайты:
marinehouse41.ru, kamgilserviceplus.ru

СОБОЛЕЗНОВАНИЕ

Коллектив ООО «Ударник» выражает глубокое соболезнование жене и дочерям

ТАРОВА

ВЛАДИМИРА АНАТОЛЬЕВИЧА,
ушедшего из жизни после продолжительной болезни.

СОБОЛЕЗНОВАНИЕ

Коллектив Рыболовецкого колхоза им В.И. Ленина выражает глубокое соболезнование жене и дочерям безвременно ушедшего из жизни мужа и отца

ТАРОВА

Владимира Анатольевича.

Владимир Анатольевич на протяжении многих лет занимал должность капитан-директора крупнотоннажного флота Рыболовецкого колхоза им. В.И. Ленина, является ветераном колхоза.

Вечная память.

Помним, скорбим...

РЫБАК
КАМЧАТКИ

Выходит с марта 1952 года.
№ 15 (5781)

Газета зарегистрирована
27.08.2008 Управлением
Федеральной службы по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного
наследия по Камчатскому краю.

Свидетельство ПИ № ТУ 41-00026.

Учредители:
> Аппарат губернатора
и Правительства
Камчатского края;
> АО «Рыболовецкое
предприятие «Акрос»;
> ОАО «Камчатрыбпром»;
> ПАО «Океанрыбфлот».

Издатель:
ООО «Камчатский Край –
Единая Камчатка».

Адрес издателя: 683038,
г. Петропавловск-Камчатский,
Космический пр., д. 3а, 3 этаж,
оф. 311, 312.

И. о. директора:
Гончаров А.В.

И. о. главного редактора:
Маренин К.А.

Выпускающий редактор:
Маренин К.А.

Рекламный отдел:

тел. (415-2) 23-41-95,
e-mail: reklama13.2010@mail.ru

Адрес редакции: 683038,
г. Петропавловск-Камчатский,
ул. Лукашевского, д. 5, 3 этаж.
Подписной индекс 51830.

Электронный адрес:
kam-fisher@yandex.ru.

Тираж 5 000 экз.

Печать офсетная.
Объем 4 п. л.

Отпечатано:
Владивостокский филиал
ООО «Типографии «Комсомольская
правда», г. Владивосток,
инд. 690017,
ул. Героев-Тихоокеанцев, 5а;
тел.: (423) 261-47-16.

Цена свободная.

Номер подписан в печать
8 августа 2017 г.

По графику:

в 18.00.

Фактически

в 18.00.

Дата выхода в свет: 9.08.2017 г.

Для лиц старше 16 лет.

В газете использованы
фотографии фотоагентств
ИТАР-ТАСС, «Россия сегодня»,
Shutterstock, фотоиллюстрации
частных авторов.

При перепечатке материалов
ссылка на газету «Рыбак Камчатки»
обязательна.

Мнение автора может
не совпадать с мнением редакции.
За содержание рекламных
материалов ответственность
несут рекламодатели.

Следующий номер газеты выйдет
23 августа 2017 г.

© ООО «Камчатский Край –
Единая Камчатка», 2017

ОРГАНИЗАЦИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ ПО КАМЧАТСКОМУ КРАЮ



- автобусы до 45 мест,
- м/автобусы до 19 мест,
- вахтовые автобусы до 28 мест.

Страхование пассажиров, любая форма оплаты
Тел.: 8-902-463-63-17, 8-984-160-40-40, 34-50-55 Реклама



Фабрика орудий лова – 000 «Морское снабжение»

Производство, реализация всех видов канатов, делий, наплавов.

Изготовление любых промышленных орудий лова.
15 лет на рынке сетеснастных материалов!
[Подробности на сайте: www.moresnab.ru](http://www.moresnab.ru)

УВАЖАЕМЫЕ РЫБАКИ!
На наплава МС-25, -30, -85
действуют специальные СКИДКИ ДО
12%



Тел.: 8 (423-34) 2-43-52, т/ф: 8 (423) 260-48-97; e-mail: moresnab@mail.ru

Компания «Фреон» предлагает к продаже:

- Хладагенты (фреон), холодильные масла, насосы фреоновые,
- Профессиональный рефринструмент,
- Оборудование и материалы для пайки,
- Манометры, термометры, мановакуумметры,
- Теческательи, электронные весы, гигрометры,
- Линейные компоненты, фильтры и элементы, запорная арматура,
- Компрессоры, ресиверы, вентиляторы, виброгасители, шланги,
- Сальниковые уплотнения, клапанные доски, подшипники,
- Резинотехнические изделия, фторопласт, поливинилформаль, труба медная, силикагель, кальций хлористый.



Все для ремонта и
обслуживания бытовых
и промышленных
холодильников

Тел./факс 42-43-56; ул. Ленинская, д. 38, офис 115.
Сот. 8-962-217-90-57

Реклама

000 «МЕТАЛЛ-ИНВЕСТ»
приобретет
ЛОМ ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ
А также
МОРСКИЕ СУДА НА МЕТАЛЛОЛОМ

САМОВЫВОЗ. – ЛЮБАЯ ФОРМА ОПЛАТЫ. – ЦЕНЫ ВЫСОКИЕ

БЕЗ ПЕРЕРЫВА И ВЫХОДНЫХ.
УЛ. ВЫСОТНАЯ, 32А

Тел. 353-800

Лиц. № 022-ЛМ от 03.09.15 г., Минэкономразвития, предпр. и торг. Камч. края.

Реклама

fm 102.0
РАДИО
РОССИИ
КАМЧАТКА

Реклама

**Реклама
Онлайн**
агентство полного цикла

ООО «Группа Компаний
«Реклама Онлайн», г. Новосибирск,
ул. Немировича-Данченко, 104,
ОГРН 1105476018361

**Все виды рекламы.
Все регионы РФ и СНГ.**

**(812) 401-64-64,
(495) 737-54-64, (383) 227-64-64
www.reklama-online.ru**

Группа
«Камчатка навсегда!»:
нас уже 11 тысяч.

Присоединяйся!



**ИЩИТЕ НАС
НА «ФЕЙСБУКЕ»**

Реклама

> Веселуха <

– Как ты тратишь свою зарплату?
– 40% – на еду, 30% – на коммуналку, 30% – на одежду, 20% – на развлечения и непредвиденные расходы.

– Но это же в сумме получается 120%!
– В том-то и проблема...

– Мальчик, давно идет дождь?
– Не знаю, мне только шесть лет...

Одному мальчику не хватало денег, чтобы купить плеер, поэтому он просто запоминал музыку и слушал ее в голове.

– Все что-то покупают: машину, яхту, виллу... Пойти за хлебом, что ли, сходить?

– Минута до закрытия магазина. Ленивый продавец собирает вещи. Забегает женщина.
– Ой, как хорошо, что я успела! У вас куры есть?

– Продавец открывает морозильную камеру и достает оттуда последнюю курицу. Кладет ее на весы. Весы показывают ровно 1 кг.

– А побольше у вас нет? – спрашивает женщина.

– Продавец кладет курицу обратно в морозилку и во второй раз ее достает. Кидает на весы и придерживает пальцем. На весах полтора кило.

– Отлично, – радуется женщина, – заверните обе.

– А ты меня не боишься, когда я без косметики?

– Если быть честным, Надюша, я тебя и с косметикой побиваюсь!

– Вовочка, сколько будет дважды два?
– Четыре.

– Правильно, а почему, объяснить сможешь?

– Да как-то так исторически сложилось.

Однажды я не хотел выходить на улицу, пока там идет дождь. Так прошла половина лета.

Тел.: 29-81-98, 29-87-12.
Оптимус



Реклама

Лиц. АСД-41-1118 от 08.06.2000 г.

превосходство над расстоянием

- Осуществляет пассажирские перевозки комфортабельными автобусами по Камчатскому краю.
- Доставка групп туристов в труднодоступные районы Камчатки вахтовыми автобусами.

**МАГАЗИН
«ОКЕАН»**

УЛ. ТУШКАНОВА, 6

8 909 881 5959

РЫБЫ БОЛЬШЕ - ЦЕНЫ НИЖЕ!

Акция, супер цена !!!!

Кета натуральная - 60, Нерка натуральная - 60, Фарш лососевый, натуральный - 50, Горбуша натуральная - 60

Сельдь в майонезе - 110, Треска филе ломтики в масле - 112, Сельдь филе кусочки в масле - 110

Палтус филе ломтики в масле - 105

КАЖДЫЙ ЧЕТВЕРГ - РЫБНЫЙ ДЕНЬ

СКИДКА НА ВСЕ - 10 %

Реклама

ООО «Снабкомплект»
реализует со склада
и на заказ

Снабкомплект

- Судовая запорная арматура,
- Судовая электрика,
- КИП и автоматика,
- Кабель (КГ, КНР, НРШМ, КНРЭ и др.),
- Светильники и лампы (судовые и общепромышленные),
- РТИ и АТИ (асботкань, ШАОН, асбокартон, паронит, резина МБС, дюриты),
- Расходные материалы (перчатки, ветошь),
- Насосы и ЗИП (ЦВ, ФГС, ЦВС, ЦКГ, НР),
- Капролоновые и фторопластовые изделия,
- Цветной металлопрокат (прутки, втулки, листы),
- Инструмент,
- Краски, эмали.



Организуем общее
материально-
техническое
снабжение

Адрес: 683000, г. Петропавловск-Камчатский, 11 км, пр. Победы, 79.
Тел.: 8 (415-2) 49-02-90, 8-924-685-58-77, 8-924-784-11-98; факс: 49-04-01.
<http://www.snabkomplekt41.ru>. E-mail: snabkomplekt@mail.kamchatka.ru.

Реклама



Печатные СМИ



Радио



Телевидение



Транспорт



Метро



BTL/Промо



Интернет



Наружка Реклама