

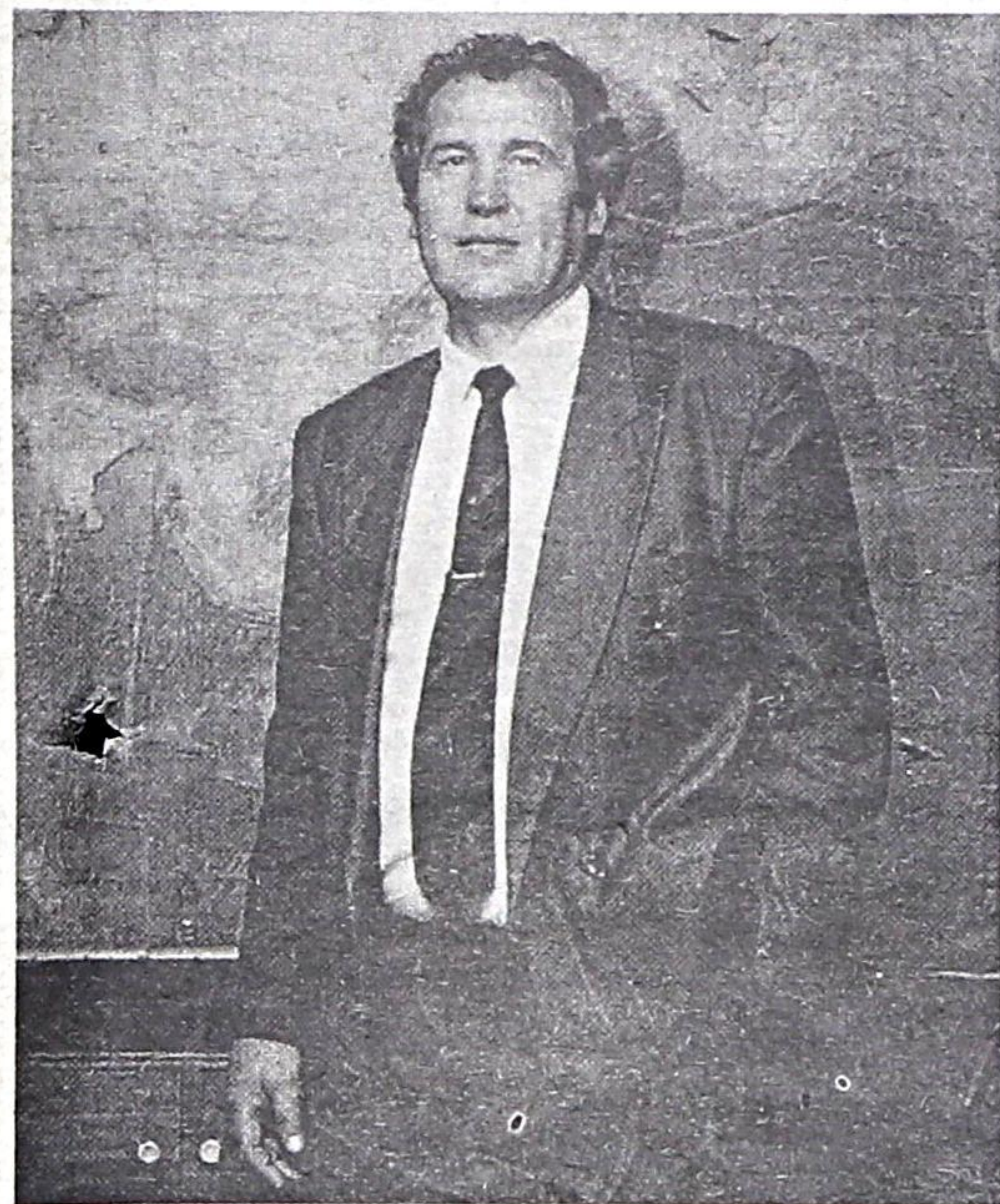
Находкинский рабочий

Газета основана 9 августа 1945 года
Учредители: АДМИНИСТРАЦИЯ г. НАХОДКИ,
РЕДАКЦИЯ "НР"
6 июля 1996 года, суббота, N 124 (8743);
в розницу - цена договорная

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



АЛЕКСАНДР КИРИЛИЧЕВ:



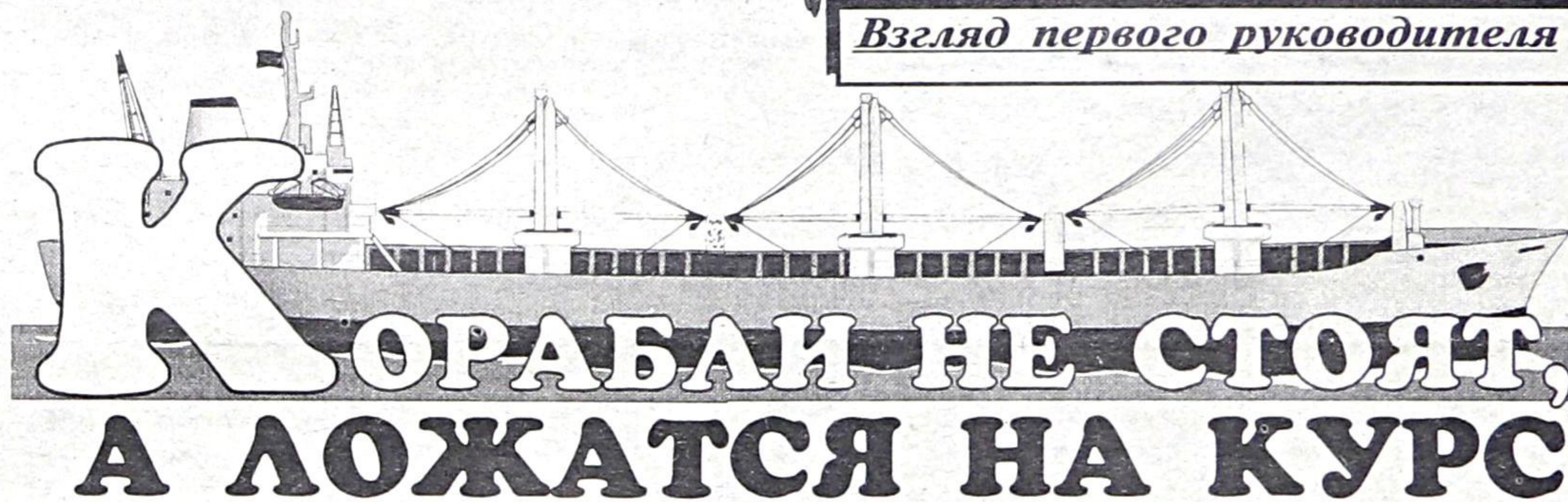
Рост, голос, взгляд свидетельствуют, что обладателя ими добреньким дяденькой никак не назовешь. "Суров" - скажет тот, кто увидит Александра Дмитриевича первый раз. "Только внешне" - отпаривают те, кто работает с ним в одной компании. И сообщают любопытствующему, что генеральный разносит только за дело, зла ни на кого не держит, утром следующего дня не вспомнит о вчерашнем и первым подаст руку. И добавят: "Работать с ним интересно - сам не сидит на месте и другим не дает тихо увядать".

И фактами из биографии его - а она вся на виду - подтверждают это мнение. И теми, когда механиком на танкерах трубил лет 18, и теми, когда в кресле главного инженера пароходства отвечал за техническое оснащение берега и флота, и теми, когда сначала назначенный меньшинством, а затем единогласно избранный большинством уверенно держит штурвал большого моряцкого коллектива. Отставать от такого невозможно. И потому энергия и опыт первого руководителя множатся энергией и профессионализмом его подчиненных.

- Может быть в этом и есть секрет устойчивого положения компании у себя дома и далеко за рубежом? - спросила я у генерального директора АО ПМП Александра Дмитриевича Кириличева.

- В трудной ситуации мы выжили, а теперь уверенно себя чувствуем прежде всего потому, что в пароходстве работают люди, сумевшие быстрее других перейти в режим рыночных условий, понять, что рынок в первую очередь - не материальные потоки, а финансовые, разумно использовать наш золотой запас - недвижимость и флот, построить отношения с отечественными и зарубежными партнерами на принципах порядочности и ответственности. В пароходстве обязателен профессиональный рост - мы не учим, пожалуй, только тех, кому завтра на пенсию. Мы создали ряд офшорных компаний, поставив у руля людей молодых, энергичных и думающих. Я оцениваю работу береговых служб и плавсостава на "отлично".

Взгляд первого руководителя



Только поэтому, считаю, мы имеем возможность развиваться, хотя нас душат налоги как и всех. Сегодня наш флот является одним из самых молодых среди судоходных компаний России. В его составе 45 танкеров общим дедевитом 612,6 тысяч тонн. В среднем моряки-танкеристы перевозят около шести млн. тонн грузов в год. За последние три года флот пополнился шестью современными судами, построенными на верфях в Херсоне и Южной Корее. В этом году ожидаем два танкера, ведем переговоры с судостроителями Республики Корея на строительство еще трех судов грузоподъемностью свыше 40 тыс. тонн каждый. К концу столетия планируем выйти на миллионный рубеж общего дедевита своего флота. Я горд, что моряки сумели так себя зарекомендовать, что нам доверяют свои грузы самые известные в мире компании. Такие, как "Шерл", "Петроум", "Шеврон". Плохому экипажу они свой груз никогда не отдадут.

- Какие качества Вы цените в своих подчиненных прежде всего?

- Существуют 17 правил предпринимателя. И честность там не на первом месте. Я же ценю ее более всех и требую от всех. Мы обязаны быть честными по отношению друг к другу и с партнерами. Без этого нет доверия. На второе место ставлю самоотдачу. Работаешь в компании - сделай все, что ты можешь, для ее благополучия. И своего тоже - мы своих работников никогда не обижает. Те, кто хотел бы работать спустя рукава, у нас, как правило, не приживаются. Я люблю встречаться с пенсионерами пароходства - их 550 человек. Кто был в море, кто на берегу - многие из них в ПМП с основания пароходства. А это - четверть века. Какие это красивые, добрые люди. Им есть что вспомнить. И о них тоже помнят. Значит, жизнь прожита не зря. И у нас у всех к старости должен быть такой прочный фундамент под ногами.

- От вас часто уходят в поисках "легких хлебов"?

- От нас уходили в 93-94 годах, когда появилась возможность быстрее подзаработать на судах "под флагом". Тогда мы потеряли значительную часть опытных, знающих моряков. Я тех людей не осуждал и не осуждаю - всех отпускал с миром, каждый ищет свою долю. Но обратно практически никого не берем, хотя просятя многие. Преданность компании я бы поставил на третье место. Нужно уметь вместе со всеми переживать и трудные времена. Ушел однажды - уйдет еще раз. И только недавно на правлении мы решили сделать исключение для некоторых действительно стоящих специалистов.

- Александр Дмитриевич, что выиграло пароходство от акционирования?

- Пока немного - разве что каждый акционер чувствует свой кусок от общей собственности. Больше появилось ответственности у каждого, понимания, что деньги, прежде чем их потратить, нужно заработать. Мы были государственным предприятием - и отмахивались от того же Севера, потому что за доставку туда грузов нам всегда платили не вовремя. Рынок заставил государство платить морякам. Мы в свою очередь готовы взять любой груз и отправляться в Арктику, Антарктиду - хоть куда. Мы за все беремся.

- А чувствуете ли Вы лично перемены в статусе своей должности?

- Чувствую. Сажу в кресле, под которым шесть тысяч акционеров, и каждый может спросить - а все ли ты, Александр Дмитриевич, сделал, чтобы умножить наш и мой капитал? И я боюсь кому-либо не ответить. И это чувство огромной ответственности не дает мне права безмятежно сидеть в кабине.

- Нарастивая мощь флота, не планирует ли компания добавить к традиционной своей специализации танкерного флота новые? Ну, скажем, сухогрузы?

- Мы можем только подхватить эти возможности, если их будут устойчиво терять те, кто ради этого создан. ДВМП, например, на ногах стоит твердо. Вот также уверенно чувствуем мы себя, как единственная специализированная компания на Дальнем Востоке. Танкер - наш дом, мы его знаем и понимаем. Он нашим домом и останется.

- Флот и судоремонт - понятия неразрывно связанные. Заинтересованы ли Вы, как судовладелец, в развитии отечественного судоремонта? Где для Вас сегодня выгоднее латать танкера?

- Заинтересованность есть, и мы стараемся свои танкера ремонтировать либо полностью, либо частично на Находкинском СРЗ. Наш отечественный судоремонт тому же южнокорейскому проигрывает. Это - факт. И нередко мы используем смешанный вариант ремонта - механическую, палубную часть, все, что связано с движением судов, делаем в Находке, а на доковые работы идем к соседям. Изменится ситуация, т.е. сроки ремонта будут все более сокращаться, будем идти на отдых домой.

- Конкуренция среди судоходных компаний мира огромная. Простаивают ли суда ПМП?

- Редкий сегодня случай. Движение танкеров определено на долгую перспективу. Наш принцип - умей договариваться с партнером. Если сели за стол переговоров - значит обе стороны друг другу нужны. Пусть сначала это будет первый уровень договоренности - протокол намерений, проект контракта. Потом придет второй - контракт и обязательства друг перед другом. Следующим обязательно будет третий - работа даже по звонку, устной договоренности на полном доверии. К этому мы стремимся, этого добиваемся и это есть. Значит, и на наш флот есть спрос.

- Ваш профессиональный праздник совпадает в этом году с исторической датой - 300-летием российского флота. С каким настроением встречают оба события моряки? Верите ли Вы в будущее флота страны?

- Мы будем праздновать и свой праздник, и юбилей с хорошим настроением. У наших моряков - надежный тыл, уверенность в завтрашнем дне. Берег не подведет их так же, как и они не подводят нас. А флот России, хоть и переживает очень трудные времена, обязательно будет. Россия на Востоке смотрит в океан. Самые лучшие пожелания и поздравления всем, кто живет и, трудится на море.

Беседовала Наталья ВОТЧАЛ.

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Праздник - это повод для того, чтобы предоставить слово тем, кто стоял у истоков предприятия. Вот и сейчас мы не обошлись без мнения людей, которые сами прошли все ступени профессии, зачастую начав трудиться в пародстве сразу после окончания учебного заведения.

Не зря генеральный директор отмечает в своих коллегах высочайший профессионализм и преданность делу. Прочитав их высказывания о себе, людях, профессии, проблемах и успехах, вы убедитесь в этом сами.

Евгений Давидович Козьмин, заместитель генерального директора:

- Более 30 лет моя жизнь связана с пародством, семь из них ходил в море старшим помощником капитана, а в аппарате управления начинал с должности диспетчера...

Теперь мы разделяем жизнь до 1990 года и после. До - работали по указке свыше, как партия велела. Благо Родины было превыше всего. Сколько творимых глупостей прикрывалось тогда пафосными фразами. Позже - глаза открылись на многое, прежде всего осознали, что инициатива отныне не наказуема, более того, только она вносит живой элемент в экономическую политику. Появился интерес искать все новые пути извлечения прибыли для предприятия.

С 1992 года я вплотную занимался акционированием компании, а через два года все усилия направил на установление контакта с Европейским Банком реконструкции и развития. Получение первого займа в межгосударственном банке - это, скажу Вам, прецедент. Кстати, мы не имеем поддержки ни от правительства, ни от Центрального Российского банка.

Свыше мы слышали лишь запрещающие указания.

Полтора года упорного труда, - а пришлось делать принципиально новую работу, только в Лондон, где находится Банк, летал раз 12 - принесли свои плоды. Благодаря займу удалось приобрести пять танкеров - хорошее пополнение флота.

Другое важное направление в экономике предприятия - ориентация на внутренний рынок. Всегда считалось, что работать за границей куда выгоднее, чем в каботаже. К тому же платежеспособность российских партнеров оставляет желать лучшего. Однако все придет в норму, и каботаж обязательно будет приносить стабильную прибыль. Находим связь с Сахалином, с западным Севером... Ведем переговоры с южнокорейской компанией о строительстве танкеров емкостью 45 тыс. тонн каждый.

Еще один шаг в деятельности пародства - выход на рынок химической продукции. На сегодня ПМП сумело и инвестиции привлечь к себе, и стало привлекательным объектом для международной интеграции благодаря наличию финансовых средств для частичного покая пополнения флота. К сожалению, более эффективному развитию мешает несовершенная налоговая политика, заставляющая уйму времени тратить на элементарные лавирования.

Мы научились не ждать чуда, а это очень важно, а упорно искать свои пути для совершенствования экономики. Логика проста - чем богаче предприятие, тем легче живет тем, кто на нем работает.

Текнадий Васильевич Чуров, директор департамента кадров:

- Департамент кадров - одно из самых дисциплинированных подразделений пародства, в котором работают профессионалы, прошедшие школу моря.

Исторически так сложилось, что в пародстве для тех, кто занимается оперативной работой, практически не существует выходных и праздничных дней.

У нас были трудности, когда Примтанко набирало моряков для работы в Греции. Мы потеряли тогда 16 экипажей. Сейчас некоторые хотят вернуться. К сожалению, не лучшие. Требования к моряку как со стороны международной конвенции (особенно по безопасности, охране человеческой жизни на море), так и федеральной морской службы постоянно повышаются. Введено лицензирование капитанов. Эти и другие требования заставили нас начать реорганизацию работы тренажеров, проводится подготовка ключевых специалистов.

Времена меняются, а люди - нет. У моряка всегда есть вопросы к руководству. У нас есть за что награждать и наказывать. К счастью, второго значительного меньше.



Эдуард Иванович Тлаваев, директор строительного департамента:

- В ведении нашего департамента все береговые службы - жилье, гостиничное хозяйство, детский сад, вся имеющаяся недвижимость...

Самый больной вопрос, причем не только для нашего предприятия, но и всей страны в целом - строительство жилых домов. На сегодня один квадратный метр кирпичной обходится в 700 долларов.

Как бы то ни было, пародство не прекращает строительство - за два прошедших года вошли в строй четыре дома. В феврале текущего мы сдали 80 - квартирный. Однако потребность в жилье еще велика. И поэтому ищем новые приемлемые варианты выхода из положения. Один из них - строительство жилья за счет долевого участия работников пародства. Причем наиболее рациональный путь - возведение коттеджей. Выбираем лучший опыт, наработанный за рубежом. К примеру, американцы предлагают блочный метод, берутся вести строительство в минимальные сроки и буквально "до ключа".

Каждый участник строительства вправе предлагать свой проект. Ну, а в нашей компьютерной программе целая коллекция проектов, собрана информация о достижениях в практике коттеджного строительства. Сейчас нам необходимо продумать систему финансирования. А строить приступим уже в этом году.

Зубен Рубенович Агаджанов, технический директор:

- В пародстве начинал механиком в семидесятом году после окончания ДВВМУ. И тринадцать лет ходил в море. На берегу уже десять лет скоро будет. Сначала исполнял обязанности начальника технической службы, теперь директор, по - старому - главный инженер АО "ПМП".

Если говорить кратко, то на плечи моих подчиненных ложатся техническое обслуживание и ремонт флота, проработка проектов и строительство новых судов, снабжение запасными частями, топливом, смазочными материалами...

Как и в любой сфере, у нас немало проблем и побед. Иной раз кажется, что проблем больше. Хотя грех жаловаться - в техническом департаменте работают классные специалисты. Назвать кого-то сегодня - обидеть других. А люди у меня золотые. Поэтому поздравляю всех с праздником, желаю всем здоровья, счастья, стабильности и уверенности в завтрашнем дне.



КАПИТАН СЕРГЕЙ СЫТО:

ВЫДЕРЖКУ, ИНТЕЛЛИГЕНТНОСТЬ, ПРОФЕССИОНАЛИЗМ

Шесть лет назад четверка отважных находкинских моряков отправились в кругосветное плавание по странам Европы и Азии. В городе на Неве начинался их путь на только что построенной красавице - яхте "Азия". По-разному сложились судьбы четверых позднее. Капитан экипажа Василий Гусев и нынче в большом путешествии со своей семьей. Жизнь двух Александров - Бухта и Крутова связана с бизнесом. А Сергей Сыто - капитан дальнего плавания. И, как поняла по его словам, кругосветка в кладовой памяти - самая яркая драгоценность. Наверное, у каждого человека в глубине души есть нечто, прикасаясь к которому в трудную минуту, будто второе дыхание открываешь.

...На морского "волка" Сергей совсем не походит - интеллигентный, с чувством юмора и, как показалось, очень коммуникабельный.

Совсем недавно экипаж танкера "Арсенев" вернулся домой из семимесячного рейса. Вернулся, слава Богу, в добром здравии, а ведь общеизвестно, что плавание на Юго-Востоке Азии всегда сопряжено с риском. Нет-нет да появись в прессе сообщение о вероломных проделках пиратов.

Фрахтователь - сингапурской компания - осталась довольна и четкой организацией труда на судне, и тем, что российские моряки не давали повода для каких-либо конфликтов на берегу, и себя блюли, и танкер содержали в образцовом порядке.

...Плавание - это всегда испытание и капитана, и его экипажа. Вот и на этот раз не обошлось без проверки на прочность. В индийском порту Вишахапатнам во время отшвартовки, когда все члены экипажа занимались своими делами, трое индусов с причала, находившегося вровень с палубой юта, проникли на судно. Один из них прямым ходом прошел в каюту второго помощника и выкрал в столе деньги - зарплату за три месяца. В это время его подельники "заговаривали зубы" морякам, отвлекая их. И как только вор сделал свое дело, все трое мгновенно ретировались. О причине успеха "операции" догадались сразу - накануне на танкере побывала команда "черной таможни", о которой ходят мрачные слухи, в ее составе и был, по всей вероятности, наводчик.

Экипаж урок из горестного происшествия извлек, твердо решив не терять бдительности ни на минуту. А товарища в беде моряки не оставили - собрали нужную сумму и отдали, такое вот морское братство.

По разному встречаются российские суда, по разному складывалась обстановка и во время погрузки грузов - пищевой продукции - в Индонезии и Малайзии, выгрузки в Индии, Бан-

Штрихи к портрету

ЦЕНЮ

гладеш, Бирме, Гонконге... Нестабильная обстановка в Бангладеш, остро криминальная в Индии, плюс к этому "сюрпризы" тропического климата - все это выдержать, не сорваться, сохранить ровную спокойную атмосферу в экипаже, где всего - на всего 22 человека, конечно, очень непросто. И тут надо отдать должное капитану.

- Вы к какому типу руководителя себя относите - авторитарному или демократическому? - спросила я Сергея.

- Только не к тем, кто берет голосом, силой власти. Кстати, таких сейчас немного. Народ у нас неглупый, давить на себя не позволит. Да и кроме конфликтности, обострения психологической несовместимости в коллективе такой стиль руководства не даст. Видите ли, моим первым наставником был Владимир Иванович Ершов (его имя присвоено танкеру). Под его началом я, новоиспеченный штурман, постигал азы. Поработать вместе пришлось недолго, но считаю, он был одним из лучших учителей молодых офицеров. Его интеллигентное обхождение, умение видеть не только промахи как-то окрыляли, заставляли вкладывать душу в то, что делаешь.

Уроки знаменитого капитана дали свои плоды, несомненно. Но думаю, находить контакт с людьми, строить отношения помогли и практика комсомольской работы - Сергей был комсоргом в школе, ПМП, и участие в некогда славившемся на всю страну движении МЖК.

...Понравилось, с каким искренним уважением отзывался капитан о тех, с кем провел до сих пор семь месяцев в рейсе, - старшем помощнике Викторе Львовиче Веремеенко, втором помощнике Михаиле Горчаеве, донкермане Анатолии Ивановиче Трешине, матросе Игоре Викторовиче Чалом и других.

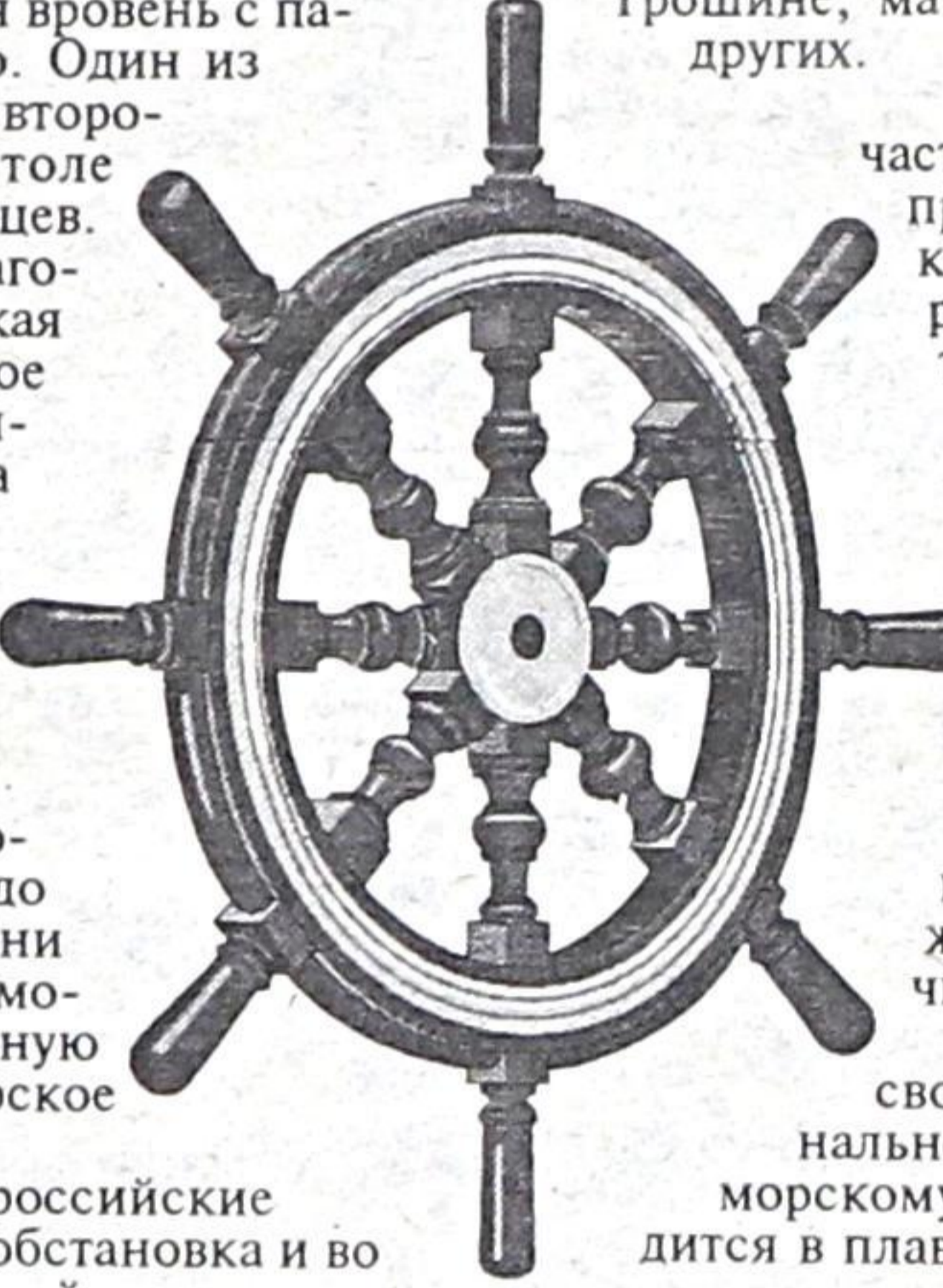
Совсем скоро, через месяц, большая часть экипажа во главе с капитаном отправятся на самолете в южнокорейский порт Ульсан, где тамошние корабельщики наводят последний лоск на танкере "Анива". И вновь надолго покинут моряки родной город и близких.

- Как семья отпустит Вас? - спросила Сергея.

- Все будет нормально. Старший сын в армии служит, младший закончил шестой класс на "четверки" и "пятерки". Вот Сергею Тьеровичу Баранову, второму механику, уходить будет труднее - жена встретила его с месячной дочкой.

На просьбу пожелать доброго своим коллегам в канун профессионального праздника, Сергей ответил юмором: "Попутного ветра всем, кто находится в плавании, семь футов под килем."

Ольга ЧИКИЛЬДИНА



Цифры и факты

ШАГИ РОСТА

ШАГИ РОСТА

Оценка флота компании по российскому балансу характеризуется: на начало 1995 г. - 144,2 млрд. руб.; на начало 1996 г. - 458,3 млрд. руб. Это результат переоценки по решению правительства России. В долларовом эквиваленте стоимость флота 295 млн. дол. В т.ч. стоимость флота оффшорных компаний оценивается почти в 165 млн. дол.

На начало 1995 года численность составляла 2841 чел., в т.ч. 2072 чел. плавсостава (из них на судах оффшорных компаний 241 чел.). На конец 1995 г. соответственно - 2805/2057/429 чел.

Средняя заработная плата работников пародства с учетом возвратного страхования составляет 1 млн. 209 тыс. рублей. Зарплата ежегодно растет приблизительно на треть.

В 1995 году суда ПМП подвергались и успешно выдержали различные международные проверки проводимые также и капитанами - наставниками департамента безопасности пародства. Результаты этих проверок становятся известными фрахтователям и нефтяным компаниям, что позволяет получать хорошо оплачиваемую работу для наших судов и поддерживать престиж ПМП как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

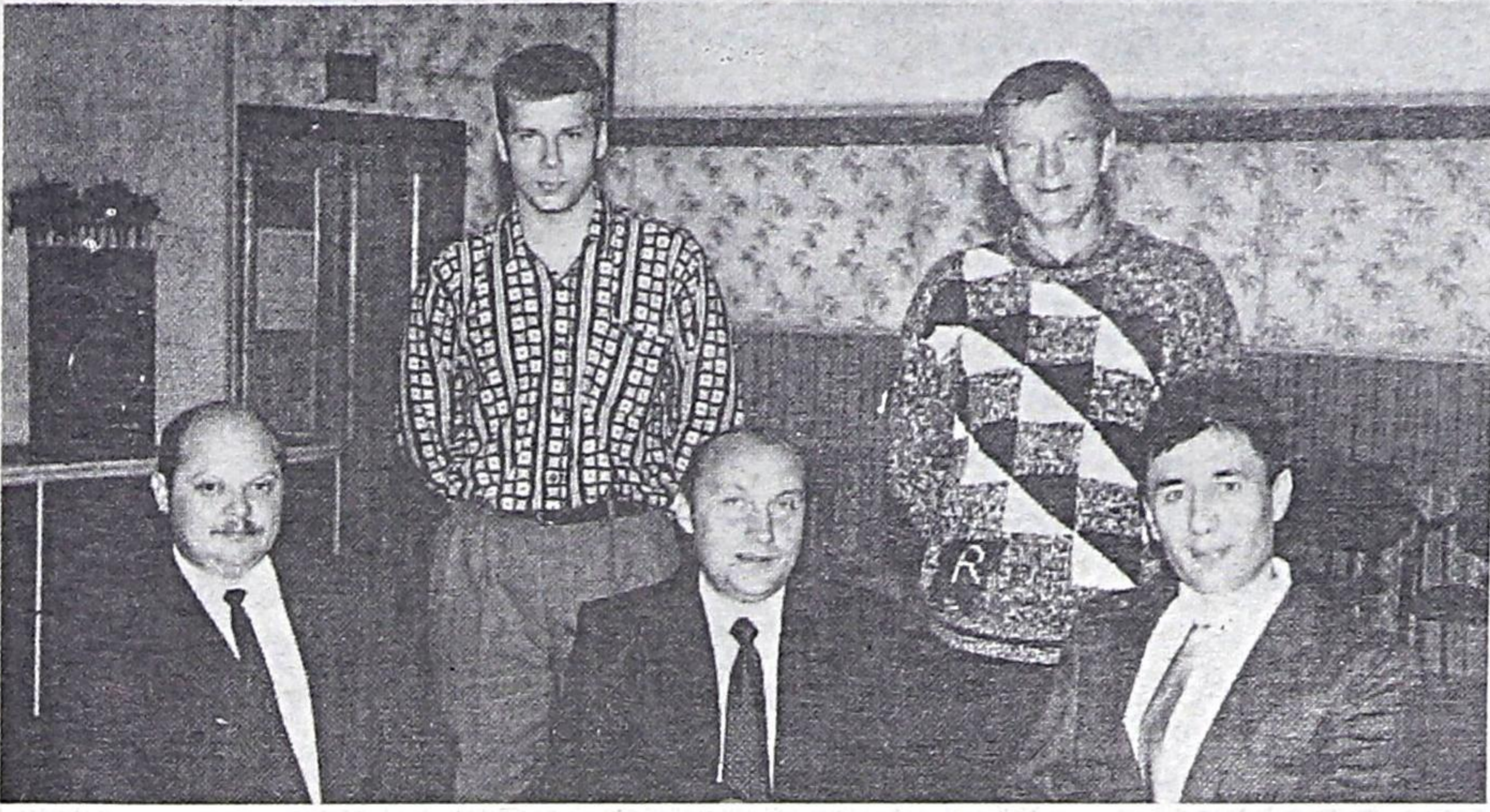
Техническое состояние флота поддерживается на должном уровне. На эти цели израсходовано около 37 млрд. руб. Почти на 12% по сравнению с планом превышен бюджет ремонтного времени. Это связано с выводом из эксплуатации танкеров типа "Дрогобыч", ремонтном корпусов типа т/х "Партизанск" и "Самолор", устранение ледовых повреждений т/х "Усинск" и "Вилкойск", переоборудованием т/х "Игрим" согласно требованиям береговой охраны США. Были затрачены значительные средства на приобретение красок.

Для поддержания судов в нормальном техническом состоянии создана плавающая ремонтная бригада, что позволяет выполнять ремонт без вывода судов из эксплуатации. Проводится диагностика судовых технических средств без разработки, что позволило значительно сэкономить средства на ремонт.

В социальной сфере пародство затратило 10,5 млрд. руб. Были построены два дома: 89-квартирный (ул. Мичурина, 10) и 80-квартирный (Пограничная, 62 А). Завершены работы по прокладке 300 м телефонного кабеля в районе ул. Мичурина. В спортивно-оздоровительном комплексе затраты составили около 1 млрд. руб.

МОРСКОЕ БРАТСТВО НЕ ПРОСТО СЛОВА

Коллективный портрет современника



Собрать этих мужчин вместе практически невозможно. Морская доля постоянно разводит их в разные стороны: одни уходят в рейс, другие возвращаются. Не видятся годами, хотя некоторые и учились вместе и все работают в одном пароходстве. Кроме предприятия объединяет их еще одно качество - надежность, как в море, так и дома.

Скупыми на разговоры оказались мои собеседники. И тем не менее несколько слов о них самих удалось добыть. Читайте: в этих кратких монологах все сказано.

Александр Берников,
старший механик танкера "Ванино"
Восемнадцать лет назад выбрал профессию и, понятно, романтические настроения давно позади. Все труднее переношу длительные рейсы, разлуку с женой, дочкой и сыном. Правда, в отпуске очень скоро начинаю скучать по работе.

Недавно прилетел из Австралии, отгулять должен до 17-го февраля. Считается, что именно за это время пройдет реабилитация организма.

В Находке не был с декабря и особых перемен не нахожу. Вот где жизнь не стоит на месте, так это в Китае. Шанхай меняется день ото дня. Там мост через речку три месяца строят.

Из приятных событий признаю только одно - встречу с семьей. Хотя в прошлом году было еще одно, неординарное - мы справили новоселье.

Олег Беляков,
старший механик танкера "Капелла"
В Находке с февраля. При возвращении сделал резкий прыжок из 30-градусной жары в 30-градусный мороз. Так встретил нас Хабаровск. Через месяц отпуск мой заканчивается. Жалко. Лето хотелось бы провести с семьей. У меня двое: девочка и мальчик.

Я не думал пока, кем будет сын. Но только мне кажется, что желание родителей редко берется во внимание. Мой отец - капитан советовал мне подальше держаться от моря. А я вот уже 12 лет брожу по свету. Обошел весь мир. Легче назвать страны, где не был. Больше всех, конечно, поражает Индия. Вот уже действительно страна контрастов: небоскребов и лагун. Кстати, два моих брата тоже связали судьбу с морем.

Морское братство - не просто слова. Не каждому удастся с честью пройти эту школу мужества. К счастью, мне редко приходилось писать рапорты о списании на берег. Экипажи подбираются хорошие.

Николай Городничий,
старший механик танкера "Вилюйск"
На берег сошел недавно, так что до января вольный казак. Но в последнее время редко удается весь отпуск отгулять. То с финансами дома напряженка, то кадров в пароходстве не хватает. Приходится выходить во внеочередной рейс. Я бы не сказал, что морякам сегодня мало платят. Не заработки низкие, а цены в Рос-

сии высокие. С нашей зарплатой в Москве, например, жить можно. И на Украине... А здесь семью содержать непросто, хоть у меня и дети еще маленькие: сын второклассник, а дочке три года.

Сейчас мы с женой решаем, что выбрать: ремонт квартиры или поездку к родителям. Они у нас на западе. Раньше мы их часто навещали. Там климат получше, фрукты дешевые, проезд был бесплатный... А теперь надо думать, чем пожертвовать. Но думаю, что вопрос решится в пользу наших дорогих стариков. Уж больно они скучают.

Николай Ларченко,
боцман танкера "Уренгой"
Сам с Амурской области из города Сковородино. Закончил Находкинскую морскую школу и с 1973 года - в пароходстве.

Сорок лет для моряка - возраст непростой. Сейчас основная масса - молодежь, 25-30-летние ребята. Но кто-то же должен хранить и передавать традиции. А мне еще и ребят своих поднимать надо: у меня их четверо. Старшему 19 лет. Служит в армии. Остальные пока школьники.

С одной стороны не хочется, чтобы они материально были обделены. С другой - вижу, что жене с ними все труднее. Правильно в народе говорится: "Малые детки - малые бедки"...

Но вообще-то работу свою я люблю и на здоровье не жалуюсь. С удовольствием ухажу в рейс. Правда, уже с первых ночей вижу своих домашних во сне и живу их редкими письмами и телеграммами.

Денис Орлов,
четвертый механик

На флоте я недавно, два года всего. Трудно объяснить, почему выбрал эту профессию. Отец военный, пришлось покатааться по стране. Видимо, и приобрел цыганские замашки.

До морского волка мне далеко. Еще помнится училище и первый поход на практике. Гонконг увидел с парохода. А по улицам Сингапура, Кореи и Китая разрешили прогуляться. Выдали 40 долларов, на которые я сфотографировался, выпил пива и купил родителям подарок.

Теперь, конечно, за граница не кажется такой уж экзотикой. Последние семь месяцев, например, работал на масле - возил его в Индию, Бангладеш, Индонезию, Малайзию, Бирму...

Сегодня первый день в отпуске. Дома уже был. Увиделся с женой. Узнал, что меня по-прежнему любят и ждут.

Записала Елена АЛИЕВА.

На снимке: слева направо сидят - А.Берников, О.Беляков, Н.Городничий, стоят - Д.Орлов и Н.Ларченко.

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Александр Павлович Шестерюк,
директор департамента безопасности мореплавания:

Работа специалистов нашего департамента связана с обеспечением безопасности мореплавания всех судов АО ПМП и его оффшорных компаний. В последние годы вводятся все новые, все более жесткие требования в отношении танкерного флота. А поскольку пароходство - единственное на Дальнем Востоке России крупное танкерное предприятие, то со всеми вопросами по безопасности мореплавания, улучшения экологии и безопасности жизни на море другие судоходные компании обращаются в первую очередь к нам.

По мере возможности, мы стараемся вводить эти новые требования в практику, а для того специально обучаем моряков. В пароходстве работают тренажеры, на которых идет подготовка кадров по проблемам безопасности мореплавания. Единственные в регионе.

Наиболее актуальные задачи сегодня - выполнение требований подписанного в конце 1994 года и введенного в практику в июле 1995 года Токийского меморандума. Его основные положения, касающиеся надлежащего технического состояния судов, ведения документации и соблюдения экологических требований, распространяются на весь флот компаний, работающих в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В области улучшения экологии океана нами проводится замена устаревших танкерных сепараторов на более современные и надежные. Хотя у пароходства сегодня самый молодой флот в России. Средний возраст наших танкеров - 12,5 лет.

Выполнение основных международных требований по безопасности мореплавания и техническому состоянию судов позволяет флоту АО ПМП проходить без особых проблем очень частые проверки береговой охраны США. Это относится к тем танкерам, которые работают в американских водах.

Сегодняшняя мировая практика в области безопасности мореплавания требует комплексного нормативного материала - "Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения окружающей среды" (МКУБ). Он станет обязательным для применения в судоходном бизнесе не позднее июня 1998 года - таково решение Международной морской организации (ИМО). Еще до его официального вступления в силу ИМО обратилось к морским администрациям стран мира с просьбой начать практическое применение МКУБ. Большая часть кодекса - общепринятые правила и рекомендации, и многие судоходные компании уже сегодня следуют большинству положений МКУБ. В их числе и Приморское пароходство. Мы заключили контракт с Центральным научно-исследовательским институтом морского флота в Санкт-Петербурге на предоставление АО ПМП всей документации по МКУБ.

В связи со скорым введением Кодекса пароходство и совместно танкером предстоит в ближайшее время пройти международную сертификацию. Предполагаем решить эту задачу через Федеральную службу морского транспорта и компетентные компании Норвегии.



Сергей Николаевич Дождев,
директор департамента флота:



Родился во Владивостоке, рос в Ростове-на-Дону, в городах с сильными морскими традициями. Решив связать свою судьбу с морем, поступил в престижное мореходное училище им. Г.Я. Седова на судоводительский факультет, пройдя конкурс в 33 человека на место. Закончив на «отлично» учебу, распределился в Новороссийск четвертым помощником капитана, а вскоре приехал в Находку в новое пароходство.

В 1983 году стал капитаном дальнего плавания. На заре перестройки успел получить дополнительное образование экономиста в Хабаровском институте управления. Этот факт во многом сыграл свою роль, когда Сергею Николаевичу предложили перейти на работу в управление ПМП, где участвовал в создании оффшорных компаний пароходства. Был одним из их организаторов и руководителей. С осени 1994 года возглавил департамент флота - одно из ведущих структурных подразделений ПМП, отвечающее за эксплуатацию флота и руководящее деятельностью судоходных оффшорных компаний в Лондоне и Сингапуре.

Мы все сегодня вынуждены жить в таком мире, какой имеем, и жить по тем законам, какие есть. Но наша компания ни у кого помощи не просит. В настоящие дни мы способны сами о себе позаботиться. Шиппинг, как род бизнеса - комплекс вопросов, связанных с судоходством. А танкеры - одни из самых высокотехнологичных транспортных средств в мире. Повсюду за ними особый надзор, так как они потенциально опасны для экологии. Поэтому в наши дни нужно быть очень грамотными руководителями. Просто администрировать здесь нельзя. Политика менеджмента компании основана, в первую очередь, на доверии. Высокий уровень морской культуры работников Приморского пароходства признан ныне во всем мире. Кипр, Панама выдают лицензии на судоходный бизнес нашим морякам без экзаменов. АО освободилось от непрофессионалов и пьянствующих сотрудников. Весь персонал высоко компетентен и трудолюбив. И потом, в истории нашей компании уже есть свои герои и легендарные личности - это капитаны Ершов, Костичев и другие.

Светлана Семеновна Голомовзая,
директор финансового департамента:

Финансовое состояние АО ПМП устойчивое. Задолженностей перед государством, местным бюджетом и партнерами у компании нет. Вовремя выплачиваем все налоги и заработную плату морякам. В условиях постоянно меняющегося налогового законодательства приходится порой трудно, практически невозможно прогнозировать, но наши сотрудники - их в разных делах департамента трудится около 30 - со своими задачами справляются. В коллективе немало настоящих профессионалов, чей трудовой стаж достигает более 20 лет, в большинстве своем отанных Приморскому пароходству. Тем приятнее сознавать, что нынешнее руководство АО по достоинству ценит своих финансистов, от чьих деловых качеств во многом зависит жизнедеятельность компании.



Записали Наталья ПОПРАВКО, Ольга ЧИКИЛЬДИНА, Елена АЛИЕВА.

ЛЮДИ И СОБЫТИЯ

Медалью ордена "За заслуги перед Отечеством" второй степени награжден боцман теплохода "Партизанск" Николай Степанович Осавелюк.

В полку "Заслуженных работников транспорта РФ" пополнение. Этого почетного звания удостоены еще несколько достойных моряков - помповой машинист Николай Григорьевич Селютин, капитан-наставник Геннадий Ульянович Шпигунов, старший механик Алексей Иванович Козарезов.

Привычная "старпомовская" форма оказалась вдруг тесной для людей, верных морю и избранной профессии. Уже капитанами дальнего плавания ушли в первые свои рейсы в новой должности Александр Филиппович Каримов, Алексей Алексеевич Яценко, Аркадий Евгеньевич Лященко, Виталий Анатольевич Бычков.

Ровно через год после подписания Указа президента о присвоении звания "Заслуженный работник транспорта РФ" нашла награда адресата - старшего моториста Николая Ивановича Федусенко. Прекрасный специалист своего дела так долго работал

вдали от родных берегов.

36 лет отдал морю донкерман танкера "Гурьев" Феликс Николаевич Елисеев. Четверть века из них - Приморскому пароходству. И еще один юбилей года у него - 55 лет со дня рождения.

Со стапелей южнокорейской верфи вышел новый танкер - "Амурск". Крестной матерью его стала финансовый директор АО Светлана Семеновна Голомовзая.

Многие суда АО носят имена прославленных моряков - танкеристов. Среди них немало капитанов, чья жизнь и работа в море могут служить добрым примером начинающим морякам. 28 лет командовал судами Дальневосточного и Приморского пароходств Владимир Иванович Ершов. И из жизни он ушел тоже в море. Его имя уже 10 лет носит танкер, экипаж которого всегда на высоте. Многие известные капитаны АО считают В. Ершова своим учителем. Капитан А. Панамарчук - один из них.



Моряки

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

из пшут сати

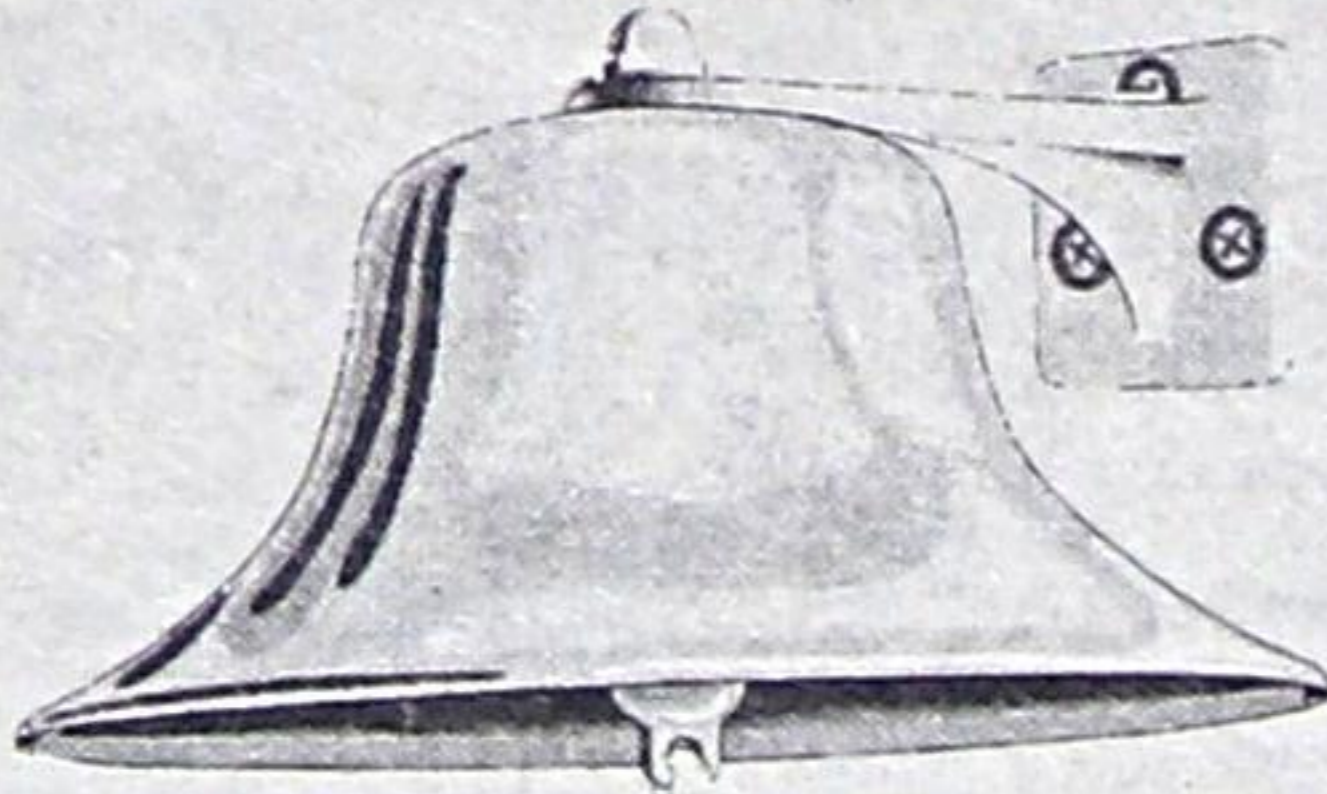
Приморское пароходство сформировалось в 1969 году как танкерное подразделение Дальневосточного морского пароходства. В 1972 году компания отделилась и приобрела статус самостоятельного предприятия. Пароходство традиционно обслуживало танкерами российский Дальний Восток и Арктику.

"Приско - Меритайм Лтд", специально созданная компания, контролирует несколько оффшорных предприятий. "Приско - Меритайм Лтд" имеет офисы в Находке, Сингапуре и Лондоне. Они обеспечивают самой свежей информацией о всех судах.

После приватизации в 1992 году АО ПМП расширило свою деятельность по экспортно-импортным перевозкам и в международной торговле. В настоящее время АО владеет 45 судами. Из них 32 танкера подчинены ПМП напрямую.

В 1991 году компания продала большинство акций АО "Приско-Траффик", владеющему 12 судами для прибрежной торговли. В результате этого участие ПМП в прибрежных рейсах снизилось. Однако эксплуатация этих судов для пароходства была слишком дорогой, поэтому конечный экономический эффект для АО ПМП был положительным. Пароходство сохраняет свои 24 процента в "Приско Траффике".

Частью флота АО владеют заграничные дочерние компании. Его также используют в международной



торговле. Флот головной компании перевез в 1995 году около 5 млн тонн груза. Из которых 30 процентов составили каботажные перевозки, 43 процента - российский импорт и экспорт. Оставшиеся 27 процентов приходятся на международную торговлю, в основном в Юго-Восточной Азии.

На последнем собрании акционеров генеральный директор А. Кириличев информировал о значительном изменении состава акционеров. Если в прошлом году физическим лицам принадлежало около 40%, то в этом уже доминируют юридические лица, которым принадлежат около 80% акций компании.

В настоящее время 4 танкера компании постоянно работают в водах США. Планируется увеличить их количество на этом рынке до 8.

Дополнительно к основному танкерному бизнесу АО ПМП инвестирует другие отрасли российской промышленности - обработку камня, деревообрабатывающую промышленность, страхование и банковское дело. Как и другие крупные российские компании, ПМП развивает инфраструктуру, в т.ч. строит жилье для своих сотрудников. Поэтому АО ПМП вступило во владение 350 га земли в Находке. Пароходство обеспечивает свой персонал медицинским обслуживанием и образованием. В частности, здесь основан лицей для подготовки молодых моряков.

Дочерние компании АО

"СИНЧАРТ ШИППИНГ"

Основана в сентябре 1994 года в Сингапуре. Назначение - управление танкерным флотом по всему миру, строительство и приобретение новых танкеров, менеджмент судов других компаний, участие в родственных отраслях - бункеровке, шиппчандлерской и сюрвейерской деятельности. Главный владелец акций компании - Приморское пароходство.

В настоящее время основным бизнесом "Синчарт Шиппинга" является отфрахтовка флота.

Эта компания взяла в бербоут (вид фрахтования) суда АО ПМП и "Приско-Меритайм". Чтобы иметь свой флот, она строит два танкера. Один из них, дедвейтом 5 тысяч тонн, "Амурск" уже спущен на воду в Ульсане (Южная Корея). Второй, дедвейтом 8 тысяч тонн, строится на Санкт-Петербургской верфи.

"РЕМСТРОЙ ПРИСКО"

Вышла из строительного-ремонтного подразделения ПМП во время приватизации пароходства в 1992 году. Основана в 1975 году для строительства и ремонта зданий АО ПМП. В настоящий период компания занимается тем же и производит товары народного потребления. В 1996-1998 годах планируется строительство деревообрабатывающего цеха, оборудованного спецтехникой последнего поколения.

РОССИЙСКО-ИТАЛЬЯНСКОЕ СП "РИОЛИТ"

Основано в 1991 году государственным предприятием "Дальметаллургстрой". Включает экспериментальную производственную линию для обработки камня и производства небольших объемов изразцов из различных камней. Продукция компании привлекла внимание итальянской фирмы "Осоло Кварес". Впоследствии эта компания вместе с "Дальметаллургстроем", группой фирм "Росвостокстрой" образовали совместное предприятие "Риолит".

Значительный потенциал Приморья дал развитие этому проекту. В 1992 году АО ПМП стало одним из партнеров СП "Риолит".

В конце 1993 года завершилось строительство фабрики, а в 1994 году она уже достигла плановой мощности, используя для производства сырец из своих каменоломен.

"Риолит" производит облицовочную плитку для местного и внешнего рынка. Фабрика в Дальнегорске может производить до 100 тысяч кв. метров плитки в год. Предприятие использует также каменоломни в Литовске, Дальнегорске и Ольге.

Компанией подписан контракт с южнокорейскими бизнесменами на разработку мраморных каменоломен и поставку продукции в Южную Корею.

"ПРИСКО - МЕРИТАЙМ Лтд"

Зарегистрирована на острове Мэн в июле 1993 года по решению совета директоров АО ПМП. Находкинская ветвь этой компании основана в 1994 году. Предприятие управляет судами, обеспечивает экипажами, заключает контракты с клиентами. В июле 1995 года общий дедвейт флота компании равнялся 224 тысячи тонн со средним возрастом судов в 5 лет.

"Приско - Меритайм" оперирует четырьмя судами типа "Академик Векуа" (дедвейтом 18 тонн, оборудованными для перевозки пищевых, легких химических и нефтехимических грузов), четырьмя танкерами типа "Джеммини" (29-тысячниками), химовозом "Азия" дедвейтом 40,5 тонн и танкером "Капитан Наганюк" дедвейтом 18 тысяч тонн. Районы работы судов - Северная и Южная Америка, Европа, Юго-Восточная Азия, страны АТР.

Новые суда приобретаются при поддержке российского правительства и Европейского Банка Реконструкции и Развития. В начале этого года АО приобрело "Ауригу" дедвейтом 28 100 тонн, построенную на Херсонской судовой верфи (Украина).

СП "ПРИСКО-ФОРЕСТ"

Основано в 1992 году АО ПМП и АК СЭЗ "Находка" для строительства и эксплуатации деревообрабатывающего завода в Находке и обеспечения деревянными изделиями местного рынка.

Строительство завода началось в 1993 году, а в апреле 1995 года он достиг уже полной мощности. Цеха его расположены на площади в 3200 кв. м., оборудованы лесопилкой. На итальянском оборудовании производится 80 тысяч кубических метров древесины. Компания владеет двумя машинами по производству оконных, дверных блоков и мебельных панелей. Для дальнейшего развития предприятия закуплено оборудование из Швеции и Дании.

ТОУОТА - Центр Находка

ВЫ уверены,

что делаете правильно,
покупая фальшивые запчасти
для ВАШЕГО автомобиля

В июле специальная скидка!

Только подлинные запчасти, обеспечат безопасность ВАМ и ВАШЕЙ СЕМЬЕ

СП "ДИТТОЛА"
официальный представитель
TOYOTA TSUSHO CORPORATION

692914, г. Находка,
ул. Сахалинская, 40.
Магазин запасных частей;
телефон: 4-29-42, 4-65-36

ОБОИ, КЕРАМИЧЕСКАЯ ПЛИТКА, ЛИНОЛЕУМ, КРАСКА

производства известных фирм:
"ХЕНДАЙ", "ЛАКИ ГОЛДСТАР",
"ДОГНАМ ВОЛКАВЕРИНГ", "КСС"

- широкий выбор на любой вкус
для ремонта и строительства
офисов, квартир и производственных помещений.
Половое покрытие для производственных помещений,
навесные потолки, сухая штукатурка, жидкие обои,
краски: эмали, водоземельнобетонная, сурик, лак, олифа;
шпаклевка, нитроэмаль для металла.

Обращаться: АО "Синтез" г. Находка,
Находкинский пр., 62. Тел.: 2-75-96.
П. Врангель-3, ул. Бабкина, 8 (здание ПМК-143).
Тел.: 52-64-15 или через пейджер: 4-73-10 для 12-0-74.

КТО ЗНАЕТ КОМПЬЮТЕР, ТОТ СМОЖЕТ ТРУДОУСТРОИТЬСЯ!

Компания "Компьютеры. Информация. Технология", имеющая лицензию на обучение № 014-ПК 0002014 от 25.03.96г., управл. нар.обр. Прим. края), производит набор на компьютерные курсы. Лучшая техника, индивидуальный подход, новейшее программное обеспечение помогут вам освоить компьютер. Ведут занятия лучшие в городе специалисты с многолетним опытом преподавания информатики.

Формируются группы как для взрослых, так и для школьников.

По окончании курса слушателям выдается сертификат. За справками обращаться по телефону: 5-78-57, 5-71-64, 4-02-34.

ВНИМАНИЮ АВТОЛОБИТЕЛЕЙ И РУКОВОДИТЕЛЕЙ ПРЕДПРИЯТИЙ!

Ухаживая за своей автомашиной, помните, что **ТОЛЬКО НА НАШЕЙ АВТОСТОЯНКЕ** вы сможете привести в порядок автомобиль снаружи и в салоне. Автоматическая японская моечная машина "Циклон" обеспечит чистоту вашей техники, которую смогут оценить все. Влажная уборка, пылесос, полировка салона умелыми руками создадут уют и комфорт в поездке на любое расстояние.

На нашей автостоянке вы можете:

- с помощью японской специальной машины помыть двигатель;
- взять в аренду сроком до года бокс для автомашины на охраняемой территории;
- воспользоваться услугой предварительной записи на обслуживание техники, включая также замену масла аккумулятора, уборку багажника, шиномонтаж;
- выбрать для себя удобную форму оплаты.

Наши цены вас устроят. Здесь же вы можете приобрести любую автомашину из Японии без пробега по дорогам России и запчасти к ней.

Наш адрес: автостоянка напротив стадиона "Приморец". По всем вопросам обращайтесь в рабочие дни с 9 до 18 часов. Телефон: 2-50-11.

Главный редактор
А.И. ТАБАЧКОВ

Адрес редакции: 692900, г. Находка, ГСП Находкинский проспект, 18. Газета выходит по вторникам, средам, четвергам, субботам (сдвоенный номер).

Приемная - 5-72-50,
первый зам. главного редактора - 4-70-05,
ответственный секретарь - 4-66-81,
зам. главного редактора (отдел выпуска) - 4-56-30,



отдел социальных проблем - 4-65-06, 4-27-35,
отдел экономики - 4-52-75; 5-66-25,
отдел новостей - 4-72-46
бухгалтерия - 4-59-41,
отдел рекламы - 4-72-09, факс - 4-32-30.

Отпечатано в АК "Полиграфический цех" ЖБФ. Тираж 15 000. Индекс 53410. Объем 1 п. л.