

Находкинский рабочий

Газета основана 9 августа 1945 года
Учредители: АДМИНИСТРАЦИЯ г. НАХОДКИ,
РЕДАКЦИЯ "НР"
- 13 июля 1996 года, суббота, N 130 (8749);
в розницу - цена договорная

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Евгений Чиж:

Я - СТОРОННИК ДИАЛОГА И ДОВЕРИЯ



Представляем собеседника: генеральный директор АО НСРЗ Евгений Захарович Чиж. Первым руководителем завода - 10 лет, начинал учеником кочегара на судах Дальневосточного пароходства в далеком 1954-м. Выпускником механического факультета ДВВМУ 15 лет работал на флоте. Стармехом ушел на управленческую должность - заместителем, а затем начальником службы судового хозяйства, начальником службы судоремонтных заводов ДВМП. Переезд в Находку означал, что вырос Евгений Захарович из рамок одной службы. Назначенный в пароходстве, избирался позже то коллективом завода, то руководил по контракту с министерством. Избран генеральным собранием акционеров в ходе акционирования. Почетный работник морского флота Союза, заслуженный работник транспорта России.

С Евгением Захаровичем мы встретились сразу после последнего собрания, где его впервые назначили генеральным сроком на пять лет - в прежние годы вотум доверия был не более чем на два года. С оценки состоявшегося разговора акционеров и началась наша беседа с Е. Чижом.

- Итогами собрания я удовлетворен прежде всего потому, что в полной мере проявилось понимание акционерами важности вынесенных на обсуждение вопросов и целесообразности предложенного варианта их решения. На нем присутствовали 50 физических и юридических держателей акций, сосредоточивших в своих руках более 96 процентов всех акций. Среди них немало ведущих специалистов завода, которым доверили управлять своими акциями их трудовые коллективы. На руководителей это доверие налагает особую ответственность.

Некоторый оптимизм вселяют итоги работы за 1995 год. Основные показатели значительно улучшились, завод

сохранил профиль и не потерял объемы. Акционерам будут выплачены дивиденды. Пусть пока что не очень большие средства. Но они уже есть и, надеемся, финансовое положение АО будет стабилизироваться. Основной здесь резерв - погашение задолженностей заказчиками. Суда предприятий Находки, Приморья, Сахалина, Камчатки должны нам более 20 млрд. рублей. Даже если долги будут возвращаться к нам частями, мы сможем планировать свою работу на длительную перспективу. На нужды завода будут израсходованы и средства, полученные от проведения третьей эмиссии. По итогам третьей эмиссии больше появилось юридических держателей акций.

Внесены изменения в устав АО, избран новый совет директоров. Примечательно, что впервые совет возглавил не работник завода, а технический директор АО ПМП Р. Агаджанов, так как пароходство владеет частью акций нашего АО. В совет вошли работники завода - Е. Чиж, Т. Попова, М. Панченко, работники ПМП - Р. Агаджанов и Быханов, Николаев из Хабаровска, Волков из Москвы. Я же теперь впервые могу планировать свою работу на длительную перспективу, претворить давно задуманную программу реорганизации управления завода.

- Если говорить о перспективах, то каким видится Вам предприятие завтра? И на чем основаны Ваши оптимистичные прогнозы?

- На анализе сегодняшней ситуации в первую очередь. Я не покривлю душой, если скажу, что НСРЗ - современное предприятие в судоремонтной отрасли, а по некоторым технологиям мы вышли на мировой уровень. Мы можем делать практически все, чтобы удовлетворить потребности заказчика. Отличное качество гарантируется в механическом, доковом, трубопроводном производствах, машиностроении. Но для нас важно и другое - люди готовы к работе в новых условиях, они уже азы рынка вполне освоили. Руководители дочерних компаний - а их восемь - молодые, энергичные профессионалы. Растет смена нового поколения будущих командиров производства. Меня радует, что многие бывшие, как мы прежде говорили, технари успешно сдают экзамены на управленцев, экономистов. Эти специальности сегодня в особой цене. А мы со своей стороны времени и средств на подготовку кадров не жалеем.

Будут люди, опыт, финансы, желание - поднимем свое предприятие на качественно новый уровень. Это будет не просто судоремзавод, а судостроительное производство. Это, кстати, явление, распространенное во всем мире - судоремонт - плюс судостроение. Судоремонтных заводов в целом, так сказать, виде нет нигде. А НСРЗ уже имеет немалый опыт в строительстве судов различного класса. Его и будем развивать и накапливать.

Другой момент - мы работаем сегодня над проблемой новых или восстановления прежних, не свойственных нашей специализации производств. Речь идет о товарах народного потребления. Прежде их ассортимент был достаточно разнообразен. Сейчас возможностей куда больше. Еще

Взгляд первого руководителя

один вариант - почему бы на базе службы материально-технического снабжения не открыть магазин по торговле стройматериалами и запчастями, а еще лучше специализированную точку по торговле теми же красками?

В перспективе - увеличение числа дочерних предприятий. Давно пора стать самостоятельным транспортному цеху, другим, все еще вспомогательным службам завода. Часть наших планов связана с зарубежными инвесторами - нам нужны новые технологии, новые производства.

- Завод всегда славился традициями - например, семейных династий, пополнения рабочих кадров выпускниками СПТУ, социальной ориентацией в повседневных заботах и т.д. Продолжается ли начатое когда-то?

- По-прежнему в НСРЗ работают целыми семьями или остались дети и внуки наших ветеранов. Мы не сократили ни одного рабочего места и принимаем на работу молодежь рабочих профессий. На социальные нужды в прошлом году затратили 3,6 млрд. рублей, оказав конкретную помощь пенсионерам, молодым специалистам, взяв на себя часть затрат на содержание жилья, лагеря отдыха, лечение и отдых заводчан. Мы, к сожалению, потеряли тесные связи с профтехучилищем, которые в прежние годы готовили для завода рабочие кадры. Правда, большая часть их после службы в армии на предприятие не возвращалась. Сегодня есть необходимость вновь вернуться к этой проблеме. Не реанимируя, а реконструируя наработанное. В училище нужно учить ребят, например, на контрактной основе. И мы будем знать, что деньги не зря выброшены, и молодежь будет чувствовать и свою ответственность, и свою причастность к коллективу. Многие специальности в судоремонте не в почете. А грамотные кадры нужны и там. Кроме того для нас важно, чтобы молодежь училась работать по современным иностранным технологиям и на иностранном оборудовании.

- Евгений Захарович, какой стиль руководства выбрали Вы для себя и какие качества в своих коллегах цените?

- Я - сторонник диалога и доверия. А в своих товарищах, партнерах ценю ответственность за порученное дело и самоотдачу.

- Находите ли Вы понимание у специалистов?

- Да. Сегодня те, от кого зависит настоящее и будущее, отлично понимают, что время учета затратного механизма - чем он выше, тем лучше - давно прошло. Конкуренспособную продукцию можно выпускать на высокорентабельных технологиях и оборудовании и только классными мастерами.

- НСРЗ - постоянный участник международных и российских выставок. С чем возвращаетесь домой?

- В этом году мы представили свою продукцию на выставке в Санкт-Петербурге и учились там же у немецких специалистов. Наши экспонаты были и в Греции - на международной выставке по судоремонту. К АО интерес большой - это бесспорно. Качество продукции отмечается - тоже факт. Но мы можем делать еще лучше - это понимаешь за пределами завода обостреннее. С желанием непременно добиться намеченного и приезжаем обратно.

- Заводу - 45. Маленький промежуток в 300 - летней истории флота российского. Вы чувствуете свою причастность к этой великой летописи?

- Судоремонтники и корабли еще в петровские времена были в почете. Не обойтись без нас и сейчас. С флотом мы связаны накрепко. Так и будет впредь. И потому юбилей флота - и наш праздник тоже.

Наталья ВОТЧАЛ.

Мы были первыми

Андрей Георгиевич Басаргин, директор ТОО "НСРЗ-ТАКТ". Закончил ДМУ в семидесятых годах. На судах АО "БАР" три года ходил в моря четвертым механиком. Третий год работает в АО "НСРЗ" и почти сразу же директором одного из дочерних предприятий, которое занимается ремонтом трубопровода, судовой арматуры, котлов и теплообменных аппаратов.

- Андрей Георгиевич, в каком кресле чувствуете себя комфортнее: начальника цеха или директора товарищества с ограниченной ответственностью?

- Ну, кресла - то я, положим, не менял, а вот самостоятельность мы обрели на самом деле. И так заработались, что забыли первого июня отметить двухлетие своего нового статуса. В ТОО "НСРЗ-ТАКТ" трудится 240 человек. У нас самостоятельный баланс, собственный расчетный счет и хотя 80 процентов уставного капитала принадлежит холдингу, нам это не мешает. Зарплату получаем вовремя и неплохую. Правда, мы могли бы делать значительно больше, если бы использовали основные фонды круглосуточно. Пока этого нет. Несмотря на то, что рабочая сила у нас значительно дешевле, чем в Южной Корее и Сингапуре, квалификация мастеров выше, да и по технической оснащенности мы иностранцам не уступаем, клиенты предпочитают иметь дело с западными фирмами. Чем это объяснить? Привычкой? Или, может быть, наша политическая и экономическая нестабильность отпугивают заказчиков? Но, надо понимать, что всевозможные потрясения прекратились после выборов Президента России, и граница повернется к нам лицом.

Могу похвалиться, что рабочие стали трудиться эффективнее. И сроки, и качество, и ответственность - все теперь другое. Даже мера измерения: раньше, к примеру, мы болты считали ящиками, теперь штуками.

К дню работника морского и речного флота АО "НСРЗ" выпустило из ремонта несколько судов: "Комилес", "Каменск - Уральский", "Капитан Дьячук"... Отрадно, что в этом подарке к празднику и наша доля. Считаю, что хорошая жизнь для нашего предприятия только начинается - новая система труда оправдала себя больше чем на 100 процентов. А в повестку дня на завтрашний день хотелось бы запланировать участие в судостроении, которое при таком раскладе, будет по плечу нашей холдинговой компании - АО "НСРЗ".

Елена АЛИЕВА.

Слово - ведущим специалистам

От идеи к ее воплощению

Михаил Григорьевич Панченко, технический директор, член совета директоров АО НСРЗ. В 1984 году закончил судомеханический факультет ДВВМУ по специальности "судоремонт" и вернулся в родной город на Находкинский судоремонтный завод инженером. Из 12 лет работы на этом предприятии пять лет - в настоящей должности технического директора.

- Какова нынешняя политика руководства АО в деятельности и развитии завода?

- Экономическая обстановка в стране наложила определенный отпечаток и на завод. Если ранее технический прогресс основывался больше на интуиции и способности руководителей доказывать необходимость того или иного мероприятия, то сегодня во главе угла - реальная отдача производства и экономическая окупаемость. Несмотря на создание самостоятельных дочерних предприятий заводом сформирован единый план повышения эффективности производства. Нового в этом ничего нет, тем не менее данный объемный документ охватывает все подразделения и определяет стратегию развития всего холдинга. В нем помимо разделов технического усовершенствования большое внимание уделено качеству, энергоснабжению и экологии.

Акционерное общество не поменяло свой профиль и основной вид деятельности у нас по-прежнему судоремонт. Он базируется, в первую очередь, на судоподъемных сооружениях и их технической оснащенности. Парк технологического оборудования докового комплекса позволяет выполнить очистку корпуса судна площадью 5 тысяч кв.м. в среднем, за 12 суток, а с покраской и доковыми работами - за 18-20 суток. Это большой срок, и мы это понимаем. Заводом разработана программа по сокращению времени докового ремонта до 10-12 суток (как на лучших мировых судоремонтных верфях). Реализация этого проекта требует значительных, более миллиона долларов, затрат.

Если рассматривать механическое производство, то, помимо традиционного ремонта с разборкой, заменой некачественных деталей, сегодня на первый план выходит восстановление деталей. Создание сервисных центров совместно с ведущими фирмами - производителем деталями ДВС и судовых механизмов (вместо кустарного производства) - это сегодняшний день, а не перспектива НСРЗ. Опыт двух заводских СП - "Находка - Дайва" и "Находка-Судосервис" - доказал, что дело это не простое, но прибыльное.

В трубопроводном производстве, а оно у нас развито благодаря тесному контакту с АО ПМП, пошли по пути внедрения новой финской технологии изготовления и сборки фланцевых трубопроводов без сварки, путем отбортовки. Для очистки теплообменных аппаратов и арматуры применяем гидроочистку высокого давления без добавок химических веществ, что упростило очистку сточков и снизило загрязнение природы.

- Многим известны технические возможности ваших лабораторий...

- Да, у нас проводят спектральный анализ металлов, основным заказчиком которого является известная во всем мире швейцарская сюрвейерская компания "СЖС", и анализ газов на немецком аппарате

"Мирон". У нас неразрушающие методы контроля изделий и сварных швов. Делаем и всевозможные механические испытания. Работа единой для АО службы техконтроля, помощь лабораторий и профессионализм персонала обеспечивают нам достаточное качество.

- Несмотря на то, что основной профиль НСРЗ - судоремонт, акционерное общество развивает и нетрадиционную деятельность...

- Нас подтолкнула к этому нынешняя экономика и политика страны. Решение этой проблемы легло на технические службы завода. В результате был создан мини - транспортно-перегрузочный комплекс для экспорта и импорта металла, металлолома, леса и автомобилей. Он работает в составе участков "Порт" и "Портофлот", таможенно-грузового отдела и учебно-производственного судна "Иван Ползунов".

- Все ли возможности предприятия сегодня задействованы?

- Есть у завода и потери в развитии. Из-за разрыва экономических связей со странами СНГ вынужденно свернута программа судостроения. Ранее праздник морского флота ознаменовывался спуском очередного теплохода типа "Находкинского рабочего" или буксира "Булат". Но не все потеряно, и завод возвращается к решению этой проблемы. Однако на более прогрессивной основе, используя зарубежный опыт и сотрудничество с АО ПМП.

- Что ж, вывод можно сделать оптимистический - АО НСРЗ удается вести слаженную работу по всем направлениям, а главное - сохранить судоремонт как основной вид деятельности, профессиональный коллектив и удерживать заказчиков.



Татьяна Николаевна Попова, финансовый директор.

В 1977 году с красным дипломом закончила Дальневосточный институт советской торговли. До 1991 года работала в Приморском морском пароходстве заместителем главного бухгалтера. С июня того же года - главный бухгалтер Находкинского судоремонтного завода.

- Татьяна Николаевна, начало Вашей деятельности на НСРЗ совпало со многими изменениями в экономике страны, в том числе и в области финансов, банковской системе...

- И в самом деле, поначалу пришлось трудно: новое предприятие для меня, как бухгалтера, потребовало дополнительных знаний. Это был период новых форм учета, планов, отчетности, законов. В то же время отменили факторинговую систему, банки не давали гарантий. Но нам удалось выкарабкаться. В 1991 году труд специалистов нашего отдела не был даже механизирован. А сегодня нами совместно с заводским центром АСУ



Я нашла то, что искала

разработана полная компьютерная программа бухучета. Сейчас идет компановка в единый баланс. Уже давно компьютеризованы кассовые операции, расчет заработной платы, материальный учет, основные фонды.

Наш бухгалтерский коллектив - около 20 специалистов - очень профессиональный и трудолюбивый. Когда я только начинала здесь работать, было нелегко - новый коллектив, совсем другая специфика производства, чем в ПМП. Но сегодня все позади, и я думаю, что нашла то, что искала. Каждый день иду на завод с радостью.

- Что мешает, на Ваш взгляд, работать заводу стабильно?

- Нам всем сегодня мешает трудиться непрерывно меняющееся законодательство: в стране идет стандартизация бухучета, мы переходим на международную практику его ведения. Конечно, стесняют непомерные налоги.

Несмотря на множество дочерних компаний, у нас единая учетная политика. И если бы не долги наших заказчиков - рыболовецкие колхозы края, БАР и частные судостроительные пред-

приятия города должны нам 25 млрд рублей - АО НСРЗ было бы в хорошем финансовом состоянии. По итогам прошлого года мы остались должны бюджету, правда, нам отсрочили эти выплаты. Имеем и задолженность перед рабочими - не полностью выплачена зарплата. Но в ближайшее время она будет погашена.

- Каковы доходы и расходы предприятия по прошлому году?

- Балансовая прибыль составила 11,7 млрд рублей. Платежи в бюджет "съели" 6,6 млрд. В резервный фонд направлено 255 млн рублей. На социальное развитие ушло 2,3 млрд, а в фонд материального поощрения - 1,5 млрд рублей. Завод содержит два общежития и лагерь "Волна", до последнего времени считающийся лучшим в городе. Мы достроили, все-таки, жилой дом на Нахимовской - один из объектов "долгостроя".

Миллионы уходят на налоги по основным фондам, а ведь часть оборудования АО - это давно устаревшие станки. Если бы нам разрешили "законсервировать" их, это было бы выгодно предприятию - снизилась бы себестоимость нашей продукции, а прибыли стало больше. Рассчитываем, все-таки, вернуть и долги от клиентов завода, хотя и они находятся сегодня в общем плену неплатежей.

Интересы у нас едины

Анатолий Борисович Рябко, главный менеджер производственно-диспетчерского отдела.

Родом из Владивостока. В 1970 году окончил ДВВМУ и 6 ноября того же года поступил технологом в корпусно-котельный цех НСРЗ. В 1973 году Анатолий Борисович - мастер ОТК. С 1974 года занимался судостроением в производственном отделе у Виталия Исмаиловича Небелло. В 1987 году - заместитель председателя профсоюзного комитета НСРЗ. И вновь - производственный отдел.

Анатолий Борисович Рябко - яхтсмен, председатель заводского парусного клуба "Гренада".

- Анатолий Борисович, что сегодня, по Вашему мнению, главное в судоремонте?

- Самое важное здесь - отремонтировать судно заказчика в контрактные сроки. Так, впервые в истории завода нами был выполнен надводный ремонт "Енисейска", танкера типа "Самотлор", за 35 суток. И такой контрольный срок стал нашим нынешним ориентиром. Вот и сегодня заводчане заканчивают ремонтировать "Каменск-Уральский", и срок контракта тот же - 35 суток.

- Качество ремонта - ведь тоже не последнее дело?..

- Конечно. Для того, чтобы сохранить заказчика, как потенциального клиента завода, ста-

раемся добиться того, чтобы отремонтировать быстро и качественно. Коллектив судоремонтников у нас очень квалифицированный. Основной партнер завода - Приморское пароходство - заказчик очень хороший. Он заботится о своем флоте, думает и о сменно-запасных частях для танкеров. Ведь НСРЗ, подписывая контракт, тратит немало времени на поиск денег для приобретения ремонтного материала. Работая с пароходством, мы быстро решаем все проблемы.

Впрочем, и другие наши заказчики остаются вполне довольными. К примеру, недавно мы быстро отремонтировали катер портофлота АО "Находкинский рыбный порт".



Качеством нашей работы они тоже удовлетворены. Завод способен отремонтировать суда любого назначения и ведомства.

- Соотносима ли для заказчика стоимость ремонтных работ на НСРЗ с мировыми расценками?

- В общем, да, мы приблизились к международным тарифам в судоремонте. Что-то у нас дешевле, что-то дороже. В качестве мы не уступаем тем же южнокорейским специалистам. Но, поскольку мы несем пока большие расходы, чем зарубежные ремонтники, мы не можем снижать расценки за свой труд. Поэтому, естественно, когда встает вопрос, кому отдать предпочтение, если за одну и ту же работу южнокорейской верфи нужно заплатить 700 тысяч долларов, а нам - столько же плюс налог на добавленную стоимость, то у судостроительной компании, порой, выбор определяется не в нашу сторону. Но мы живем и работаем: авторитет и профессионализм завода, как судоремонтного предприятия, достаточно высок.

Со специалистами
беседовала
Наталья ПОПРАВКО.

СЛОВО - ВЕДУЩИМ СПЕЦИАЛИСТАМ

Анатолий Николаевич Осинцев, директор российско-японского совместного предприятия "Находка-Дайва".

На заводе без малого тридцать лет. Начинать технологом в трубопроводном цехе. Вырос до заместителя главного инженера по производству. С 1991 года возглавляет СП. По словам А. Осинцева, идея создания такой структуры при заводе принадлежит генеральному директору АО "НСРЗ" Е. Чижу и бывшему главе японской фирмы "Дайва - Марин - Индастриз ЛТД" господину Морита.

Ныне возглавляет фирму господин Семидзу.

- Анатолий Николаевич, так сказать, генеральное направление коллектива?

- Пять лет назад мы взялись за создание сервисного центра и ныне наше предприятие - официальный представитель мирового лидера производства регуляторов, средств контроля и управления частотой вращения дизелей, карбюраторных двигателей, паровых и газовых турбин фирмы "ВУДВАРД ГОВЕРНОР ЛТД".

- И какие виды сервисного обслуживания осуществляете?

- Поставку фирменных регуляторов всех типов и модификаций, необходимых для ремонта комплектов и любых запасных частей, замену отечественных регуляторов на фирменные. Кстати,

В ПОЛУ С МИРОМ

предоставляем гарантию не менее двух лет. А также предлагаем широкий спектр услуг по дефектации, ремонту и настройке систем судовой автоматики всех типов судов. И что еще важно - все системы предъявляются в работе на судне в присутствии заказчика.

Ровно год назад мы получили сертификат качества фирмы. И ныне являемся авторизованным независимым сервисным центром.

- Видимо, для этого потребовалось приложить немало усилий?

- Высочайшее качество работы невозможно без внедрения новейших технологий в производство. Мы обучили людей английскому языку, затем их направили в японский филиал для производственного обучения. Ввели в практику семинары для своих специалистов и судовладельцев Дальневосточного региона для того, чтобы на судах умели правильно эксплуатировать средства судовой автоматики. Так что идем в ногу с миром.

- А что в перспективе?

- Новое направление - химическая очистка теплообменных аппаратов, вспомогательных котлов перенос-

ным современным оборудованием во время стоянки судов в портах. Думаю, в сентябре внедрим новшество в производство.

- Кого бы Вы назвали в числе самых-самых?

- Большую работу по организации



Заводской музей

"На мгновение я вновь стал молодым"

Эти слова записал в книге отзывов недавно рабочий корпусного цеха Геннадий Саламатов. А для бывшего начальника экономического отдела П. Тесленко самым ценным экспонатом стала подшивка газеты "Судоремонтник", которая выходила с 1958-го по декабрь 1960 года. "Приятно увидеть лица тех, с кем прошла вся жизнь", - так передала она свои ощущения. И действительно листаешь пожелтевшие странички и смотришь с фотографий такие славные улыбающиеся лица...

Для Раисы Вениаминовны Володиной, по общему признанию, она - вдохновитель дела, буквально каждый экспонат здесь дорог. Бескорыстно отдает она свободное время любимому детищу. 40 лет назад пришла на завод, работала станочницей, по вечерам сидела за учебниками... Она сама - живой свидетель истории предприятия.

- У нас на заводе талантов очень много, - с таких ее слов началось наше знакомство. И первым делом показала выставку картин Геннадия Грищечкина. Большая часть из представленных 17 работ посвящена природе родной земли. Другая "жемчужина" музея - фотовыставка Геннадия Кононова.

16 лет назад сделал столяр Виктор Тощенко макет завода - работа масштабная и впечатляющая.

Искусные подделки из дерева, даже художественные полотна - свидетельствуют о том, что на предприятии немало людей, чутких к искусству.

Особый раздел экспозиции посвящен тем, кто звал трудовую славу заводу. Леонид Сидорчук, Владимир Ковынев, Валерий Кононов, Георгий Чумаш... К сожалению, всех не перечислишь. Каждое из этих имен можно вписать золотыми строчками в историю НСРЗ.

Не только трудом живет предприятие. Среди заводчан немало спортсменов. Разве обойдешь вниманием бессменного капитана яхтклуба Леонида Бранта? О его команде ходят легенды. Многочисленные кубки - награды за победы в международных регатах. Особенно хорошо знают находкинских яхтсменов в Японии, где не раз они отличались в соревнованиях.

... Добрые чувства в душе рождает музей. И многочисленные записи в книге отзывов вообще-то об одном - хорошо, что он есть.

"Находка-Дайва" - официальный представитель мирового лидера производства регуляторов, средств контроля и управления частотой вращения дизелей, карбюраторных двигателей, паровых и газовых турбин фирмы "ВУДВАРД ГОВЕРНОР ЛТД" осуществляет следующие виды сервисного обслуживания оборудования:

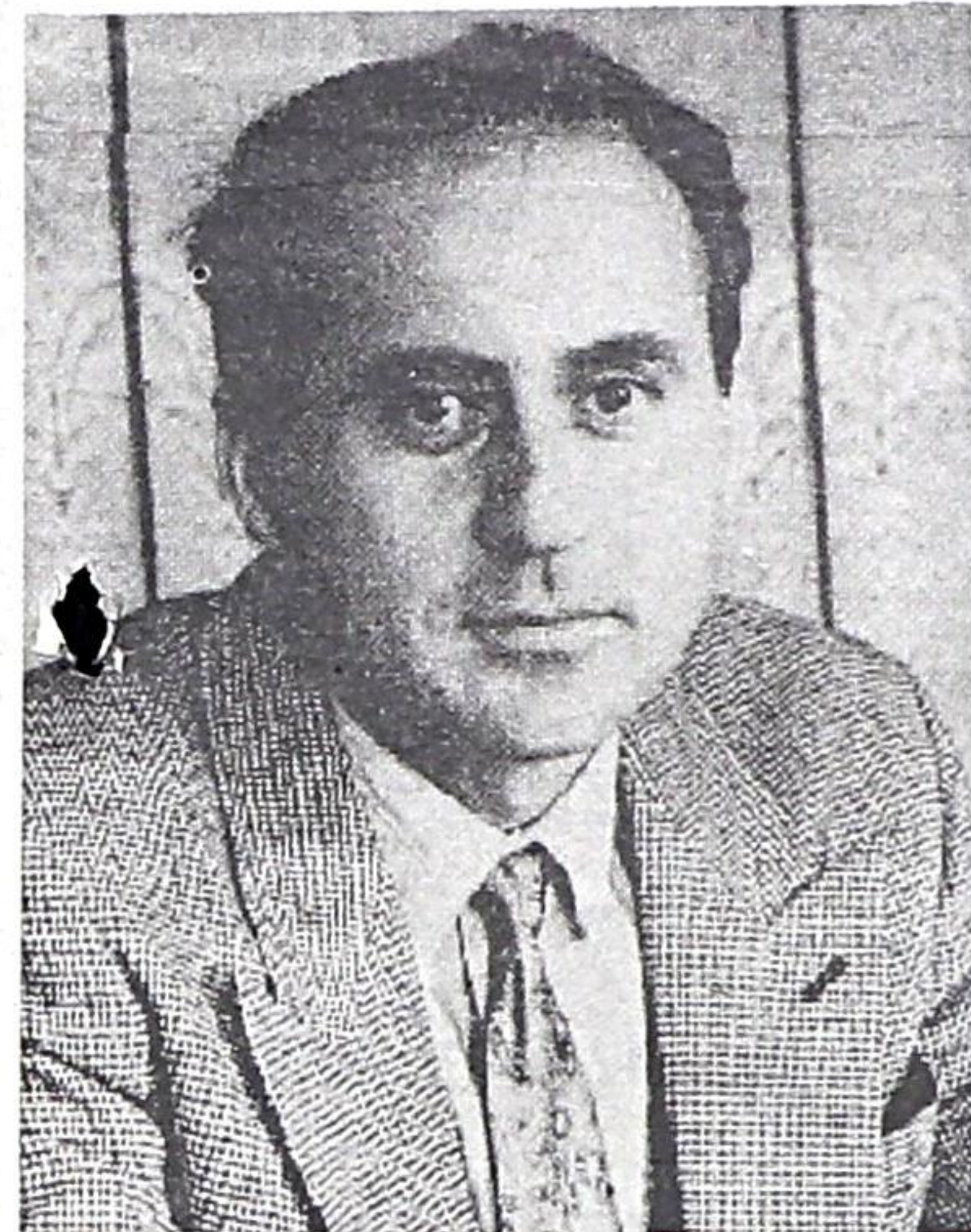
- установка фирменных регуляторов всех типов и модификаций;
- поставка необходимых для ремонта регуляторов ремонтных комплектов и любых запасных частей;
- ремонт и реставрация регуляторов с последующей гарантией не менее двух лет эксплуатации. А также предлагает широкий спектр услуг по дефектации и настройке систем судовой автоматики всех типов судов.

Для производства этих работ мы располагаем всем необходимым оборудованием отечественного и иностранного производства.

Доверяя Ваши проблемы нам, Вы приобретаете надежного партнера. Ваш заказ будет выполнен качественно и оперативно.

Адрес фирмы: 692900 Находка, Находкинский проспект, 59 тел. 2-55-22, 2-39-49, факс 7-5049152114, 2-11-57, телекс 213817 YARD RU

Здесь печат железное сердце



За десять лет на заводе Николай Васильевич Болгар от рядового инженера поднялся до директора дочернего предприятия АО "НСРЗ" - ООО "Судотехсервис - НСРЗ" и генерального директора совместного российско-германского предприятия "Находка-Судосервис".

- Николай Васильевич, возраст воз-

главляемых Вами структур, можно сказать, младенческий, и все же есть уже на счету конкретные дела, которые и душу греют, и прибавляют толику доброй славы, что для престижа любой фирмы очень важно.

- На плавбазе "Камчатский шельф" создалась критическая ситуация в процессе ремонта. Приглашенные заказчиком - СП "Посейдон" специалисты из Германии сделали заключение - дизель генератор реставрации не подлежит, необходима замена. Новый стоит немалых денег. И в отчаянии заказчик обратился к нам. Помозговали наши умельцы и за три недели дизель-генератор заработал.

Большой объем работ выполнили и на плавбазе "Рижское взморье". Причем использовали имеющиеся в наличии сменно-запасные части, а те, что не доставали - изготовили сами. То есть не тратили время для изыскания необходимого. Что и помогло в сжатые сроки - за 30 суток - сделать ремонт судна.

- В каких областях обеспечивается технический сервис?

- Это прежде всего - ремонт судовой оборудования и систем - главные и вспомогательные двигатели, рулевые машины с гидравликой, компрессоры... Осуществляем перезаливку подшипников белым металлом с последующей механической обработкой и проверкой ультразвуком. Занимаемся восстановлением запасных частей для

Фирма "Находка-Судосервис" обеспечивает:

- ремонт судовой оборудования и систем (главные и вспомогательные двигатели, рулевые машины с гидравликой, компрессоры, насосы и палубные механизмы);
- перезаливка подшипников белым металлом с последующей механической обработкой и проверкой ультразвуком;
- ремонт, гидравлическая опрессовка и заправка баллонов углекислого газа и сжатого воздуха;
- восстановление запасных частей для главных и вспомогательных двигателей;
- поставка запасных частей и судовой оборудования.

Виктор Павлович Атрашок, бригадир судовых котельщиков, четверть века руководит ремонтниками. На сегодняшний день его коллектив один из самых молодых - средний возраст 27-28 лет. Оставшихся пенсионеров считают здесь кладом премудрости и профессионализма.

Когда бригадир начинает перечислять лучших, у него не хватает пальцев на руках: Олег Заворотный, Сергей Петренко, Владимир Пильщиков, Александр Улазов, Олег Титков... Двадцать пять мастеров трудятся на совесть, относятся к работе ответственно, считают каждую гайку и болт.

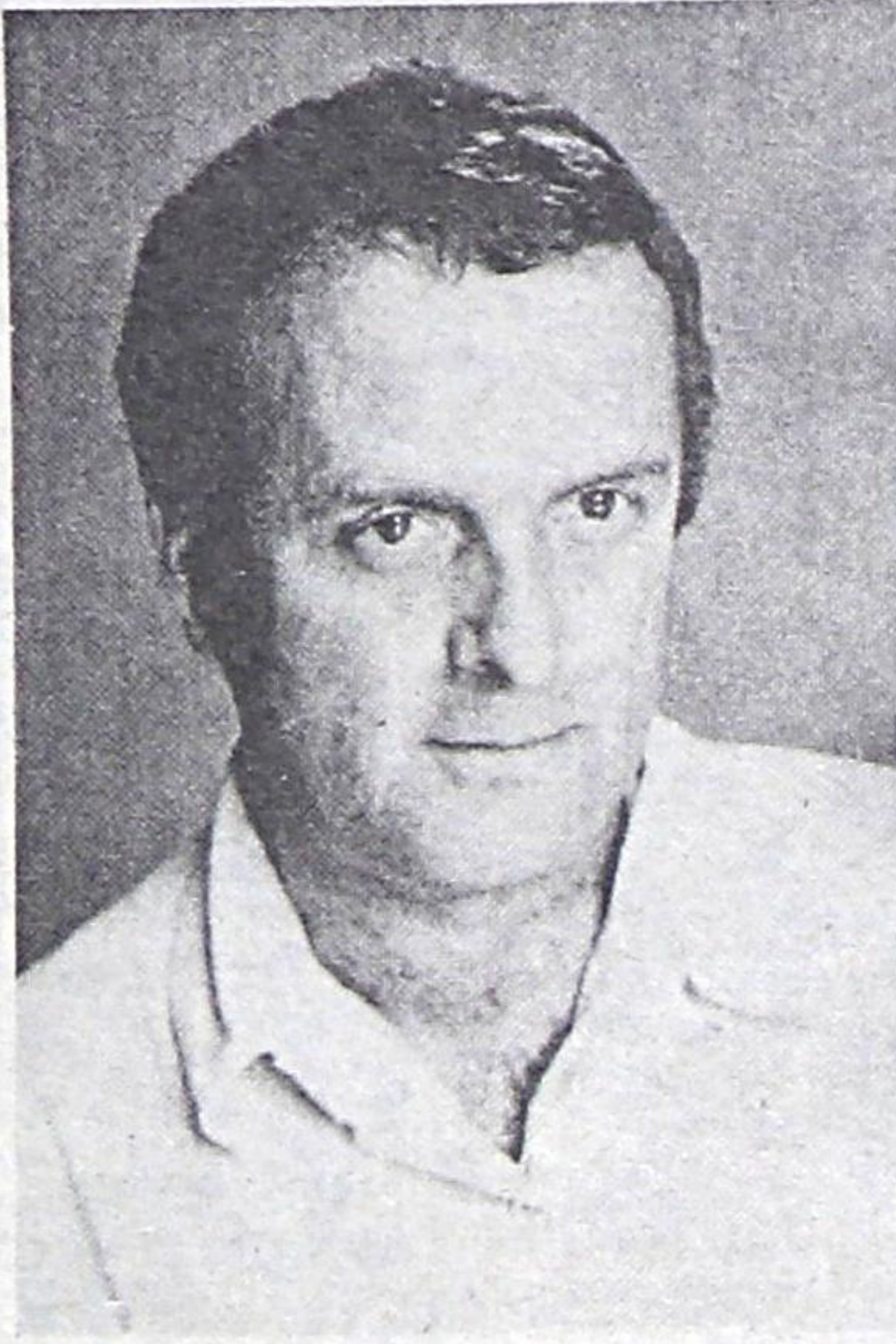
Особое слово руководство АО "Находка-ТАКТ" просило замолвить о золотых руках и светлой голове ветерана производства Сергея Визиторовича Андрусяк, которому подвластны котлы любых марок.

На снимке бригада трубопроводного цеха фото Владимира ЩЕКАЛОВА.



Слово - ведущим специалистам

Что значит работать на себя?



Владимир Александрович Пonomarev, директор ООО "Находка Сервис Док" двадцать один год работает на заводе. Выпускник ДВВМУ, с семьдесят пятого года прошел все ступени от технолога до начальника цеха, теперь - директор общества с ограниченной ответственностью. Не скрывает того факта, что избирался заместителем секретаря заводской партийной организации, как и того, что женат и имеет троих детей.

- Владимир Александрович, а почему Ваш цех был последним в цепочке перехода производств на новую систему?

- Да, из дочерних предприятий мы самые молодые - работаем лишь третий месяц. Последними ушли в самостоятельность, потому что доковое хозяйство одно из самых сложных и самых изношенных. Отделились, имея тридцать процентов основных фондов, которые постоянно требуют ремонта, чтобы содержать их в порядке. Оборудование совершенно устарело. Пока решали вопросы распределения, содержания, загрузки - прошло время.

Не только советовать...

Завен Рубенович Агаджанов, председатель совета директоров АО "НСРЗ". В 1975 году закончил ДВВМУ. И тринадцать лет ходил в море. На берегу уже десять лет. Сначала исполнял обязанности начальника технической службы, теперь технический директор АО "ПМП". На последнем собрании акционеров АО "НСРЗ" избран председателем совета директоров.

- Завен Рубенович, в народе любого председателя совета считают свадебным генералом. Вы какую себе роль определили?

- Раньше председателями совета директоров как правило являлись генеральные директора предприятий. По закону об акционерных общественных теперь такое совмещение должностей запрещено.

На мой взгляд, нынешний состав совета директоров избран очень удачно. В него вошли представители финансовых структур, заказчиков, производственников... Постараюсь и я не быть свадебным генералом, а активно участвовать в организации нормальной деятельности АО "НСРЗ" тем более, что наш интерес, интерес АО "ПМП", как крупнейшего заказчика, объективен.

Со стороны чужие просчеты обычно виднее. Но, я думаю, что руководители судоремонтного сами понимают, что главные задачи, чем развитие докового комплекса, нет. Он - основа загрузки завода. Доки пустые сегодня. Поэтому совет директоров в первую очередь займется корректировкой программы мероприятий по усовершенствованию

В состав "Находка Сервис Док" входят три подразделения: доково-маларный цех, корпусно-сварочный и доково-ремонтный, из судоподъемных сооружений - два дока и один слип. Обслуживают эти предприятия 315 человек, в 70-ти процентах непрестижных рабочих специальностей: маляры, сварщики, изолировщики, судокорпусники. Грязь, загазованность, дедовская технология влияют на привлечение молодежи в наш коллектив. Производство очень оперативное - сроки и еще раз сроки...

Да были бы еще хорошие заработки! А то ведь пока мы не идем ни в какое сравнение с той же барахолкой.

Однако на сегодняшний день финансовое состояние "Сервис Дока" определяется как удовлетворительное. Прежде всего стабилизируется зарплата - деньги выданы за апрель, май... Загрузка июня стопроцентная.

В моральном плане люди немного повеселели, впервые почувствовали, что значит работать на самих себя. В перспективе вижу одну проблему - нормальный портфель заказов. А рабочие готовы выполнить любые объемы. И разумеется, не снимается с повестки дня трудность с кадрами.

Основной состав производственного коллектива достаточно пожилой. Конечно, опыт и профессионализм имели и будут иметь большое значение. И все-таки сил и здоровья у молодых побольше.

- Владимир Александрович, существует мнение, что руководитель холдинга Евгений Захарович Чиж ведет предприятие не в ту сторону.

- Хорошо, что Вы об этом заговорили. Генеральный директор АО "НСРЗ" идет именно в том направлении, которое требует время и прогресс. Он преодолел наше сопротивление, пережил ситуацию обострения и доказал свою правоту уже тем, что завод существует. Я рад, что во главе нашего дела стоит новатор, несгибаемый человек и то, что он понимает всю важность "Сервис Дока" - наше маларное производство не уступает уровню мировых стандартов. Потому там и загрузка стопроцентная.

ванию этого очень большого и очень важного производства.

Есть у заводчан еще один главный вопрос: возвращение долгов. Им очень многие должны. И совет директоров считает своей наипервейшей обязанностью помочь АО "НСРЗ" с дебиторской задолженностью.

Надеюсь, что работа совета будет систематической, по крайней мере собираться думаем не реже одного раза в месяц. И само собой - планомерной. На одном из первых заседаний решено заслушать финансистов и производственников с отчетом о полугодии.

Кроме того все члены совета озадачены поиском заказчика. Понятно, что дочерние предприятия теперь имеют право сами заключать договора и выполнять заказ, и получить деньги. Но обычно судовладельцы, устраиваясь на комплексный ремонт, хотят иметь дело с одним человеком - руководителем холдинговой компании. А цеха и комплексы здесь выступают подрядчиками. Однако гарантированная загрузка зависит от современно оснащенных доков. Вот мы снова вернулись к проблеме №1. Пока их не будет, судоремонтом заниматься практически нельзя. Мы приветствуем сопутствующие производства АО "НСРЗ" - перегруз леса, металла... Пусть занимаются на здоровье. Но профиль свой заводчане обязаны сохранить. И в этом вопросе, мне думается, у совета тоже есть свои обязательства.

Беседовала Елена АЛИЕВА

Хроника памятных дат

1951, 20 июня - Министр морского флота, в развитие постановления Совмина издает приказ по министерству об организации завода №4 в Находке. Этот день считается днем его рождения.

XXX

1951, сентябрь - В доке поднято первое судно - пароход "Каяк". Началась его регулярная эксплуатация. До конца года было выпущено продукции на 6 млн рублей.

XXX

1957 год - 75 семей не имеют жилья и 40 семей стоят в очереди на расширение.

XXX

1957 год - Завод выводится из подчинения Главдальфлота ММФ и передается в подчинение Дальневосточному пароходству. Этим же приказом ему присваивается название "Находкинский судоремонтный завод" Дальневосточного пароходства.

XXX

1957 год - Из ремонта вышло 56 судов, при плане 33. Из них досрочно - 26, в срок - 26, задержано - 4. Оценки "отлично" - 24 судна, "хорошо" - 29, "удовлетворительно" - 3.

XXX

1957 год - Фестиваль молодежи в Москве. В честь его - спартакиада завода и города. Боксеры под руководством Алексея Ибрагимова вошли в состав сборной Сибири и Дальнего Востока. Легкоатлеты, волейболисты, баскетболисты и футболисты стали победителями

городской спартакиады.

XXX

1958 год - Открыт пионерский лагерь "Волна" на 250 мест в одну смену в живописной бухте Отрада. Завод окончательно отказался от клепанных конструкций и перешел на сварные. Вышел из ремонта пароход "Тельман" - первое судно, которому произведен капитально-восстановительный ремонт. Коллектив НСРЗ награжден Красным Знаменем Совмина СССР и ВЦСПС и первой премией.

XXX

1964 год - Строительство завода закончено, и он вышел на полную проектную мощность.

XXX

1965 год - Из Японии доставлен док грузоподъемностью 25 тысяч тонн. Докмейстером назначен В. А. Рудик.

XXX

1978 год - Построен первый теплоход проекта "Турист", наследник теплохода "Находкинский рабочий".

XXX

1985... годы - Начало перестройки. Заводской музей постепенно свернул свою работу и стало некому вести летопись трудовой жизни завода.

XXX

1995 год - Вновь открыты двери музея. Жизнь продолжается.



Детский лагерь оздоровительного типа "Волна" ОАО "Находкинский судоремонтный завод" в конце июня принял первую смену ребят - учащихся школ нашего города - всего около 250 мальчишек и девчонок.

К открытию сезона мы действительно готовились долго и тщательно. На ремонт домиков, обновление сантехники, в частности в столовой, благоустройство, хозрасходы на игрушки, спортивную форму, видеокассеты, настольные игры, белье, посуду, на организацию питания и все прочее завод выделил 400 миллионов рублей, - рассказывал начальник социальной службы ОАО "НСРЗ" Александр Михайлович Фельдшер, добавив, что все ремонтно-строительные работы выполнены дочерними предприятиями. Директор детского лагеря Тамара Викторовна Туркулец имеет большой опыт в организации отдыха детей и, как всегда, все продумала до мелочей. Главную свою задачу видит в том, чтобы прежде всего поправить здоровье ребятшек.

Организация питания поставлена на высокую профессиональную основу. Большое значение придаем и спорту, имеем свой бассейн, теннисную комнату, есть футбольное поле. Кроме того рядом море, куда ребят тянет ежедневно, - рассказывал директор Т. Туркулец.

Бытовые условия в лагере позволяют ребятам ежедневно принимать душ.

Пробуренная по соседству скважина удовлетворяет потребности в воде, а повышенное содержание в ней фтора положительно влияет на здоровье зубов. Клуб "Алый парус" - место встречи ребят в течение дня. Здесь проводятся дискотеки, просмотр фильмов, в непогоду конкурсы и спортивные мероприятия.

В скором времени, как и все прошлые годы, в лагерь приедут школьники из японского города Цуруга - побратима Находки. Собираются сюда и дети из города Хабаровска. Осенью намереваются сменить детей дальневосточные ученые. Одним

словом детский лагерь отдыха "Волна", оставшись собственностью ОАО "НСРЗ", приобретает большую известность и завод придает этому должное внимание, выделяя из пока небогатого бюджета нужные средства.

Иван БОЛДАС.

На снимках: лето в лагере беззаботное.

Фото Владимира Шекалова.



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.

Главный редактор А.И. ТАБАЧКОВ. Отпечатано в АК "Полиграфический цех" ЖБФ. Тираж 15 000. Индекс 53410. Объем 1 п. л.