Находкинский рабочий

Газета основана 9 августа 1945 года
Учредители: АДМИНИСТРАЦИЯ г. НАХОДКИ, РЕДАКЦИЯ "НР"
3 августа 1996 года, суббота, N 145 (8765);
в розницу - цена договорная

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

Это нашей истории строки

Из рапорта подполковника корпуса флотских штурманов Василия Матвеевича Бабкина:

"В 1860 году найден превосходный рейд Врангеля, который назван мною в честь Бернгарда Васильевича, бывшего моего многоуважаемого начальника".

Зимой 1968 г. на берегах бухты Врангеля высадилась комплексная экспедиция Дальневосточного филиала научно-исследовательского института "Союзморпроект". Результаты исследований оказались благоприятными.

Строительство нового порта на Дальнем Востоке 18 марта 1971 г. объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

27 декабря 1973 г. государственная комиссия подписала акт о вводе в эксплуатацию первого перегрузочного комплекса - лесного. В тот же день под загрузку экспортного леса в Японию стал теплоход Дальневосточного пароходства "Шадринск".

Первую погрузку осуществляла бригада докеров из Находки. 15 человек прибыли из Находкинского порта по путевке ГК комсомола. В дальнейшем многие члены бригады удостоены высоких правительственных наград. Халяпкин А.Г. - награжден орденом Трудовой Славы 3 степени, Шайхиев М.Ф., Бочков Л.А - орденами Дружбы народов, Горев Н.В., Мельников Н.И. - орденами "Знак Почета".

До апреля 1974 г. лесной комплекс входил в состав Находкинского торгового порта как четвертый грузовой район, а с 1 апреля приказом по ММФ № 36 от 28 февраля 1974 г. ему было присвоено название морской торговый порт "Восточный порт," и приказом по ДВМП он включен в состав пароходства. На начало 1974 г. численность работников порта составляла 25 человек, к концу года - 586 человек.

Начиная с конца 1977 г. планирование, учет, контроль и оперативное управление терминалом осуществляется с помощью ЭВМ. Пропускная способность при этом вырастает в 1,5 - 2 раза, время нахождения контейнеров в порту сокращается.

В декабре 1975 г. вступил в строй щеповой комплекс, оснащенный промышленным телевидением и самой современной перегрузочной установкой.

В мае 1976 г. вступил в строй контейнерный терминал в комплексе с информационно-вычислительным центром. Пропускная способность - 70 тыс контейнеров международного стандарта в год.

В декабре 1983 г. вступил в строй контейнерный причал № 7. В декабре 1985 г. сдан в эксплуатацию причал № 6 контейнерного терминала. Самым трудным объектом первой очереди был угольный комплекс. Здесь переработано 3 млн кубометров грунта.

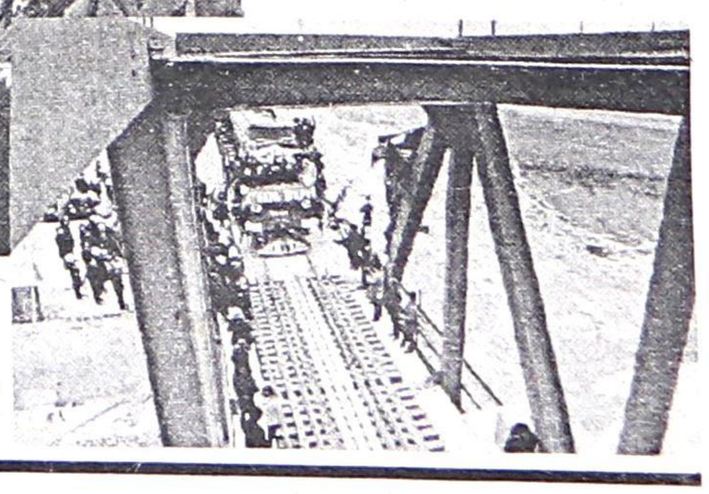
Особо сложной была работа по созданию круглых оболочек - опор. Опыта по строительству их из плоского шпунта не было, т.к. подобный порт в нашей стране сооружался впервые. В каждую из опор надо было засыпать до 7 тыс. кубометров песка, начинить их монолитами, соорудить сложную опалубку, подготовить для монтажа верхнее покрытие. В строительстве угольного комплекса принимали участие и японские шеф-монтеры.

С первых дней строительства порта и угольного комплекса активно работали рационализаторы и изобретатели Восточного. За короткий период ими внесено и внедрено более 279 рацпредложений с экономическим эффектом 348 тыс.рублей.

28 декабря 1978 г. введен в эксплуатацию угольный комплекс.

К угольному пирсу могут одновременно подходить 2 судна водоизмещением 50 тыс. тонн или одно до 150 тыс.тонн.

В 1986 г. по объему грузопереработки порт вышел на первое место в Дальневосточном бассейне, объем грузопереработки за 1988 г. составил более 11 млн тонн груза. По итогам работы за 1988 г. Восточный порт награжден переходящим Красным Знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.



КОМАНДА

Леонид БОЧКОВ.

первый заместитель генерального директора

В декабре семьдесят третьего года пришел в Восточный порт Леонид Анатольевич и помнит его самый первый день, когда грузили "Шадринск". От прежних объемов работ до нынешних, как говорил известный "меткослов" Грибоедов, дистанция огромного размера. В ведении Бочкова теперь три перегрузочных комплекса, портовый флот, группа отделов, обеспечивающих деятельность этих производств. Взаимоотношения с клиентурой, партнерами, транспортниками... Какая тут личная жизнь?

-А вот и не угадали, - улыбается Леонид Анатольевич, - как раз сегодня я только третий день из отпуска. И две недели полностью посвятил семье. Погостили в родном доме у мамы в Одесской области...

На вопрос, что на сегодняшний день вызывает особое беспокойство зама по производству, он ответил.

-Перспективы перевалки грузов. По причине, связанной с тарифами железной дороги, порвались многие традиционные связи. К примеру, щеповой комплекс, который действовал с 1975 года, мы вынуждены перепрофилировать на перегрузку цемента. И таких примеров немало. Понятно, что очень не просто менять технологию, переучивать людей. Но делать что-то надо. Кстати, не только старые комплексы взяты на перевооружение. Мы вводим и новые объекты. Почти построен и скоро будет запущен причал №13. Есть несколько вариантов его использования. Один из них - перегруз глинозема для алюминиевой промышленности, в котором нуждается Сибирь. Причал №14, видимо, будет отдан под перевалку леса для Америки. Эти партнерские связи родились на межправительственном уровне, а мы - участники большой экономической программы.

То, что хоть как-то решаемо, находится под нашим пристальным вниманием. Но есть вопросы, которые от нас не зависят. Например, вопрос ценовой политики. Если в течение двух лет порт практически не повышал тарифов, то электроэнергия, нефть, железная дорога требовали все больших и больших расходов. И это основной момент, который не позволяет нам определить хоть какие-то перспективы. В этом списке неотвратимых и непредсказуемых перемен и постоянно меняющиеся таможенные правила.

Борис КОЛОМИЙЧУК.

финансовый директор

Сам с Украины. Учился в Одессе, в знаменитом институте инженеров морского флота (имени Михаила Жванецкого. - Прим. автора). Двадцать лет отдано Крайнему Северу. В девяностом году переехал в поселок Береговой и сел в привычное кресло главного бухгалтера. Теперь уже порта Восточного. С начала года назначен финансовым директором. Новое назначение значительно расширило его руководящие функции: теперь на нем замыкаются централизованная бухгалтерия и экономическая служба. По натуре оптимист. Вот что говорит Борис Матвеевич о финансовом состоянии АО.

-АО "Восточный порт" - предприятие довольно устойчивое как в финансовом, так и производственном отношении. Запасы прочности большие, перспективы огромные. Постоянно у нас гостит какая-то делегация представителей иностранных фирм и компаний, которые ищут контакты с портом.

Однако мощности свои порт в полной мере не использует. Причин тому несколько. Одна из них - систематическая недогрузка и как следствие - недостаток доходов и собственной прибыли, за счет которой могли бы в большой мере развиваться портовое хозяйство и социальная сфера.

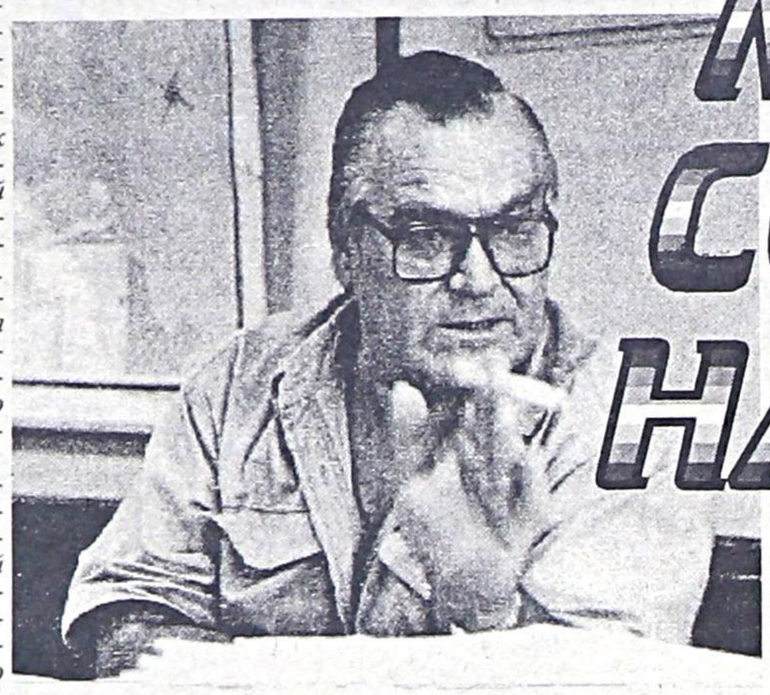
Основная текущая проблема-хроническое неплатежи клиентуры, а также кризис банковской системы. Есть случаи, когда банки с наших счетов списывают значительные суммы, которые в бюджет не попадают. А мы числимся в неплательщиках бюджетных налогов.

Вторая трудность-тяжелое бремя налогов. Сложная система налогообложения подчас приводит в тупик самих работников инспекции. А такая ситуация запросто может привести предприятие к банкротству.

Считаю, что направление (и это подчеркивалось на двух последних собраниях акционеров) порт определил правильно. Мы будем продолжать строить, развиваться, наращивать мощности, хотя денег на все и не хватает.

Положение значительно стабилизировалось, если бы были включены механизмы свободной экономической зоны, а государство начало инвестировать средства в те производства, которые имеют общегосударственное значение и развитие которых обеспечило бы значительные поступления в казну.

ГЕННАДИЙ ЖЕБЕЛЕВ: МЫ СОЗДАЕМ НАСТОЯЩЕЕ



Весь последний год -время бесконечных выборов или ожидание таковых - с Геннадием Прокофьевичем Жебелевым мы встречались исключительно на политической основе. Генеральный директор самого известного порта в России как бы отошел в тот период в тень - поражал энергией, талантом организатора в дискуссиях, прозорливостью лидер политических кампаний. Доверенное лицо кандидата в губернаторы Приморья Е. Наздратенко, активный участник по проведению выборов в Государственную Думу, координатор от совета директоров города по поддержке кандидатуры Б. Ельцина на президентских выборах-96. Но ошибается тот, кто полагает, что в то время генеральный хозяйственные заботы перекладывал на плечи подчиненных. Всякий в порту знает, что руководитель и политик прекрасно уживаются в одной и той же колоритной фигуре и друг другу не мешают.

После 3 июля в кабинете с мебелью доперестроечных времен снова правит бал стратег и дипломат, посылающий недругов к чертям собачьим, прагматик с романтической душой, никогда не унывающий и всегда готовый выслушать других и помочь ведомый большого коллектива, за спиной у которого неизменно висит плакат "Кто хочет сделать дело -ищет способ, кто не хочет - ищет причину". Всяк входящий читает его сразу и дипломатично помалкивает, если сказать нечего. Рабочие дни генерального расписаны так, что обеденный перерыв впору совмещать с ужином. Тем более, если тема разговора интересна. Прошлое, настоящее и будущее Восточного - конек начальника. На эту тему может рассуждать, спорить и доказывать долго - дело журналиста успеть все мысли вслух записать. Слушать его всегда интересно - прагматик Жебелев прожектами не живет.

-За семь лет, начиная с 1987 года, мы вложили в развитие своих производственных мощностей громадные деньги, надеясь на то, что порт примет основной дальневосточный грузопоток плюс экспортно-импортные поставки на территории свободной экономической зоны. Так, очевидно, и было бы. Но экономическая ситуация в стране известна, непомерные железнодорожные тарифы, цены на топливо, электроэнергию, непродуманная система налогообложения заставили наших постоянных клиентов отказаться от многих планов, сократить объемы. Грузопоток значительно уменьшился, портовые мощности используются лишь наполовину, и сегодня мы, чтобы выжить, беремся за переработку любых нетрадиционных грузов. Составляем новые планы.

Как долго продержится эта ситуация?Нужно изменить политику России по развитию Дальнего Востока, нужны новые условия в поддержку товаропроизводителя, продуманные тарифы и цены для возвращения отечественной продукции конкурентоспособности, чтобы предприятия и порты нашего региона освободились от тисков перестроечного времени и начали, уже в статусе акционерных обществ, наращивать свои обороты. Убежден, что новое правительство России, новый президент обязательно сделают это, что, в свою очередь, самым благоприятным образом скажется на внешнеэкономической деятельности. Развивать ее, искать новые формы экономического сотрудничества и получать при этом максимальный эффект выгоднее всего в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Восточный порт при этом и станет основным транспортным узлом России.

Для этого мы строим новые причалы, активно работаем с отечественными производителями, создаем новые СП и АО. И открыты для диалога со всеми, у кого есть конкретные деловые предложения. А с таковыми к нам приезжают все чаще - политическая стабильность и остановка экономического спада, как выясняется, важны не только для самой России. Очень интересно, например, предложение о переработке в порту китайского угля из провинции Хейлунцзян - от 3 до 8 млн тонн в год. Другой вариант - перевалка контейнерных грузов из китайской провинции Цзилинь. Восточный вполне может стать и участником международного сотрудничества ведущих стран АТР между собой. Так, японская компания "Марубени" готова вложить в развитие соевого производства в китайской провинции Хейлунцзян 300 млн долларов. Предложенная дальше ими схема проста - из полученного после переработки жмыха делать комбикорм, откармливать им птицу и забитую отправлять потребителям в Японию. Мудрые японцы посчитали, что это гораздо выгоднее, чем завозить в ту же Японию окорочка из США. Восточный станет местом перевалки продукции в соседнюю страну.

Если наш производитель не научится так просчитывать, а правительство не создаст условия для реализации самых смелых проектов - мы никогда не будем богаты. Наш производитель пока еще очень робок - ему бьют по рукам налогами и штрафами. Точно так же поступают и с нами. Только мы уже успели закалиться, набраться опыта и смелости, и потому интереса к интересным проектам не теряем, привлекая для участия в них отечественных партнеров. Очень хорошие контакты у нас с цементниками Приморья. Создаваемое нами совместно с АО "Спасск-цемент" и "Альфа-цемент" малое акционерное общество планирует уже в августе заняться перевалкой клинкера в порту, а к концу этого года - перевалкой цемента насыпью. Делаться это будет на базе реконструкции щепового комплекса. Реализуется проект по доставке глинозема из Австралии для алюминиевой промышленности Сибири. Речь идет , повторюсь, о реальных, обоюдно выгодных программах. Если расчеты не обнадеживают -мы от таких проектов отказываемся. Например, от строительства элеватора. Пока не время.

-Геннадий Прокофьевич, что наиболее ценно для Вас из опыта акционирования - Восточный был в числе первых предприятий СЭЗ, к тому же отстоял в Москве право на собственный вариант перехода в новый статус?

-Три момента. Первый - в ходе акционирования порт не растащили, мы сумели оставить у себя контрольный пакет акций и целенаправленно занимаемся увеличением собственной доли. Для этого создана инвестиционная компания. Второй- коллегиальность в принятии решений. В совете директоров - люди, истинно заинтересованные в будущем порта, мои заместители, моя команда единомышленников - умницы, коих еще и поискать. Я горжусь каждым из них. На комплексах - настоящие, рачительные хозяева. В своей команде ценю стремление к максимальной самостоятельности и самоотдаче. И, собираясь все вместе, имея право на собственное мнение, планируя свою работу на перспективу близкую и далекую, мы поспешных выводов не делаем. Принципы мозгового штурма при выработке идеи или решения рождают дух доверия. На этом и строится наша работа.

Третий - портовики понимают - нельзя просто "съедать" полученные прибыли. С их согласия мы вкладываем средства в развитие порта, социальную инфраструктуру - жилье, больницу, сады и т.д. Мы берем большие кредиты в банках для модернизации и оснащения комплексов - и возвращаем долги в сроки. Эти вложения дают нам прибыль, которая работала и будет работать в интересах портовиков.

- Не оказываются ли сторонние акционеры в случае, когда прибыль идет на социальные выплаты и развитие инфраструктуры, ущемленными? Для них ведь важны дивиденды в чистом, так сказать, виде?

-Если мы не будем строиться, благоустраиваться, обеспечивать социальные гарантии, то кто завтра выйдет на причалы? И акционеры это понимают. Показателен в этом плане тот факт, что акционеры не спешат расставаться с акциями. Они их приобретают.

-Четверть века назад Восточный был комсомольской стройкой. Сегодня это - величина в экономике Дальнего Востока. Что, по Вашему мнению первого руководителя и первостроителя, за это время утеряно и что приумножено?

-Я убежден: первые годы строительства порта были самыми лучшими. Много чего не было. Но мы жили и работали как одна большая семья. Сегодня этот дух общности утерян. Первостроителей осталось не так уж и много. К числу плюсов отнес бы два момента: прежний энтузиазм множится нынешним профессионализмом, во - первых, наш портовик - человек не бедный, в палатке не живет, на импортной технике разъезжает, во-вторых. Разве не об этом мы мечтали когда-то?

-Восточный, как никакое другое морское предприятие города, отметило 300- летие российского флота - массовый, зрелищный праздник действительно удался. Но нашлись и оппоненты, считающие такие затраты излишними. Что Вы им можете возразить?

-Что в нашей быстротечной , трудной жизни праздников, увы, так мало, что в памяти только долгие будни. А нужно для настроения и ощущения полноты жизни иметь возможность порадоваться. Наш праздник с парашютистами, ухой, дискотекой до утра для всех возрастов и есть та возможность.

Во-вторых, бухта Врангель флоту обязана своим открытием, и порт без флота и наоборот существовать не может. 300 - это история. Восточный написал в ней лишь несколько страниц. А сколько впереди еще будет сделано и записано! В это я свято верю.

Беседовала Наталья ВОТЧАЛ

Сергей ПАРЧЕВСКИЙ.

заместитель генерального директора по собственности

Молодой специалист Сергей Парчевский в Приморское морское пароходство прибыл по направлению и принялся вместе с другими за создание вычислительного центра. А рядом разворачивалось строительство огромного по своим масштабам порта, где предполагались самая новейшая техника и, разумеется, самые радужные перспективы. И темпы! В пароходстве парня отпустили, что называется, с доброй душой.

Десять лет Сергей Иванович каждое утро с радостью торопился к своим ЭВМ. Потом избирался секретарем парткома. В девяностом вернулся на прежнее место - заместителем начальника ВЦ. А через четыре года его назначили заместителем генерального директора АО"Восточный порт" по собственности. Вот как он оценивает деятельность вверенного ему участка.

-Смысл моей работы заключается в более эффективном использовании ресурсов предприятия. С одной стороны - собственного имущества, с другой - вложения в другие производства. Всего капитал Восточного порта размещен в более чем тридцати предприятиях как на территории Врангеля, так и за его пределами. Этот капитал работает и приносит доходы акционерам.

Работа с ценными бумагами, с новыми проектами по вложению средств также входит в мои непосредственные обязанности. Наиболее крупные проекты - АО "Агрохимвостокэкспорт" и СП "Восточный международный контейнерный сервис" - являются наиболее перспективными и уже хорошо себя зарекомендовали. Последний отпочковался от контейнерного терминала и позволил иметь дополнительные дивиденды с двух причалов.

С участием двух иностранных компаний мы создали совместное предприятие "Восточный международный контейнерный сервис". Остальное имущество терминала сдали в аренду. В результате основные фонды Восточного порта используется с наибольшей продуктивностью, что, как сами понимаете, опять же увеличивает прибыль.

На очереди следующий проект: отгрузка стерилизованной древесины на экспорт в США. А на части площадей щепового комплекса ведутся работы по созданию нового предприятия по перевалке цемента и клинкера. И таких задумок много.

Анатолий КОЛОДЬКО.

заместитель генерального директора по персоналу

После института командовал всем портофлотом, в который входили тогда ни много ни мало тридцать судов и 600 человек. С восемьдесят второго года - в руководящем звене АО "Восточный порт". Занимается социальными вопросами (квартиры, детские сады, летние лагеря отдыха, ЖКО). В его же ведении - соблюдение законности во всех аспектах кадровой политики. О своих сегодняшних заботах Анатолий Александрович говорит так:

-Сегодня люди разделились на тех, кто не изменяет привычке требовать благ, и тех, кто утверждает, что все эти социальные льготы - пережитки прошлого.

Первые настаивают на премиях, бесплатных путевках, ордерах на квартиры и льготных отоварках. Их оппоненты - за ликвидацию ведомственных детских учреждений, общежитий, лагерей. Они говорят: "Дайте нам высокую зарплату, и мы разберемся, куда ее потратить".

И, надо сказать, нешуточные бои местного значения время от времени будоражат коллектив. Я считаю, что перегибы есть и у тех, и у других. Нельзя из предприятия делать кормушку. Но и без социальных гарантий мы людей оставить не в праве. К примеру, летний лагерь у порта должен быть. Другое дело, использовать его следует эффективнее. И не 250 тысяч брать за путевку, а побольше. Наши докеры эту сумму осилят. Содержание лагеря действительно обходится в 1,5 миллиарда. Однако если мы от него откажемся, то на налогах потеряем не меньше.

Выход есть: два месяца использовать его как детский лагерь, а третий- как семейный пансионат. Мы продали уже 300 путевок. На удивление, отдых в Шипалово, в замечательном живописном уголке, комфортный, обустроенный, интересует отдыхающих из Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре... Только не наших.

Не менее остро стоит вопрос строительства жилья. Абсурдная политика правительства привела экономику к такой позиции, что квадратный метр жилплощади на рынке стоит дешевле, чем себестоимость строительства. А у нас заложено и "заморожено" пять домов. И их надо доводить до ума. Поэтому со второго полугодия мы попытаемся заняться хотя бы двумя их них. Если, конечно, позволят финансы.

Со специалистами беседовала Елена АЛИЕВА

ВСТРЕЧИ НА ПРИЧАЛЕ

Зависеть от обстоятельств - дело не перспективное

Евгений КОРБАН, **начальник ППК-1**

Обычно руководители любых рангов начинают разговор или с проблем, или с достижений, а Евгений Григорьевич Корбан, начальник первого перегрузочного комплекса, который в Восточном порту по привычке называют лесным, сразу - о людях. Причем с категоричного утверждения:

- На нашем универсальном комплексе работают самые трудолюбивые люди. Почему универсальный? Так обрабатывает самые разные грузы, как говорят здесь, "от мешков до металла". Тех, кто трудится на комплексе, Евгений Григорьевич знает поименно. Несмотря на то, что выглядит очень молодо, здесь уже 15 лет, с того времени как окончил ДВВИМУ и приехал по направлению в Восточный порт. Должность генерального бригадира, как говорится, вплотную

столкнула с проблемами и производственного характера, и бытового. Видно, пришелся он по душе коллективу, раз люди избрали его начальником комплекса.

А народ здесь действительно особенный, немало ветеранов порта, его основателей. К тому же специфика комплекса - разнообразие механизмов, широкий "ассортимент" грузов, требует от работников и высокой квалификации, и собранности, умения сориентироваться в критической ситуации...

... Неплатежеспособность партнеров, нестабильный подход грузов из-за удорожания железнодорожных тарифов - типичные для нашего времени проблемы, конечно же, не обошли стороной и это подразделение. Хоть основные поставщики из Нижнего Тагила, Новокузнецка, Иркутска не сдают позиций, все же напряжение ощутимо, доставка грузов по железной дороге все сильнее ударяет по бюджету, а значит, сокращение неизбежно.

- Всецело зависеть от обстоятельств - дело не перспективное, - считает начальник комплекса, - необходимо искать новые варианты выхода из положения. К примеру, перестали леспромхозы поставлять щепу - причал, который был специализирован именно на этом виде груза, решили переоборудовать под перегрузочные операции другого - цемента. Тем более, что поставщик - Спасский цементный завод, можно сказать, рядышком. А нужда в этом строительном материале будет всегда.

Нередко сегодня на вопрос о техническом перевооружении можно услышать ироническое: "Не до жиру..." А на первом комплексе считают, что экономить на технике - значит не видеть перспективу, жить одним днем. Ценное приобретение подразделения - новый колесный бульдозер со специальными захватами. Подобной техники здесь прежде не было, а она существенно повышает производительность труда. И еще одна новинка - большой мобильный кран австрийского производства грузоподъемностью 50 тонн.

- Подобной техники нет на Дальнем Востоке, - говорит Корбан.- Получим ее через месяц, другой. Использовать планируем на десятом причале и на новом, где завершается строительство, тринадцатом.

Ольга ЧИКИЛЬДИНА.

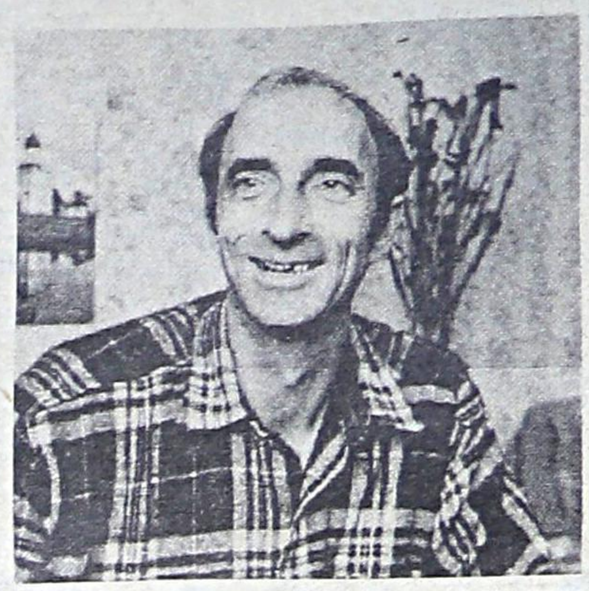
БРИГАДИР

Скандал с переходом на новое место работы Анатолий Михайлович Коцюрбий не забыл до сего дня, хоть и состоялся он полтора десятка лет тому назад. Тогда он работал начальником стройучастка ПМК-143, который возводил дома поселка Берегового. Уволиться со стройки в те годы было делом практически невозможным, и все же он настоял на своем.

Теперь он бригадир специализированной комплексной бригады, хотя специализации, конечно же, нет никакой. Строились пятый и шестой причалы под перегруз контейнеров на северное направление. А получилось так, что именно в этом направлении государство работать передумало. И остались докеры Коцюрбия без работы. В прошлом году - даже без надежды на нее. Анатолий Михайлович даже вспоминать об этом не хочет.

Теперь они понемногу переходят на новые рельсы. Ищут коммерсанты работу. Да и начальник второго комплекса Юрий Анатольевич Родин на месте не сидит. Зимой он побывал в Новокузнецке и привез договор на новый груз- неупакованный металл. Мороки с ним, как с любой новинкой, хватило - причал-то строили под контейнеры. Вот и приходится где на пуп брать, где руки рвать... Зато слова "аванс" и "получка" вызывают у народа приятное оживление.

Говорят, что надежда умирает последней. Вот и здесь, на втором комплексе, верят, что когда-нибудь вернутся времена, и бригада вновь станет специализированной не на словах, а на деле. А это означает, что вспомнит Родина, что в Магадане, на Чукотке и даже в Арктике живут люди, и им нужны еда, тепло, одежда и многое другое.



Руководить - значит вникать в проблемы каждого

Игорь БАРАБАНОВ,
генеральный бригадир

Игорю Барабанову было всего 25 лет, когда избрали его генеральным бригадиром укрупненной комплексной бригады № 101. С тех пор прошло девять лет - срок вполне достаточный, чтобы утвердиться, самореализоваться, накопить опыт. В его подчинении около сотни людей, четыре сменные бригады. К тому же он - председатель совета бригадиров порта.

- Что самое трудное в Вашей работе? - спросила я Игоря Васильевича.

-Организация труда. Приходится решать самые разные проблемы. Взять к примеру, техническую сторону. Вникаешь буквально в каждую мелочь - начиная от работы механизмов и кончая такелажем. Причем действовать надо оперативно, чтобы не допускать простоев. Кстати, по нашей вине их не было в прошлом году и сейчас.

- Игорь Васильевич, нынче объем работы меньше, чем в прошлые годы?

- В два раза. И причина такого снижения, считаю, отсутствие государственной программы и помощи портам.

- Какие задачи ставите перед собой как руководитель?

- Прежде всего - сохранить коллектив, работать не хуже, чем раньше, не иметь рекламаций, то есть - без брака и простоев судов и вагонов. Все возникающие вопросы решать своевременно.

Мне по душе больше демократический стиль руководства, всегда прислушиваюсь к мнению ветеранов, доверяю своим бригадирам.

- Не раз приходилось слышать: раньше было интереснее и жить, и работать, стимулы вдохновляли.

- Да, многое ушло из того, что как-то скрашивало будни. Нынче главный стимул - стабильная зарплата. В среднем она составляет 2,5 миллиона. Длительных задержек с выплатой нет. Нельзя сказать, что люди не чувствуют заботу о себе. Открыли свою столовую на 30 посадочных мест, построили сауну, навели порядок в душевой. И к организации отдыха подходим серьезно, тем более, что руководство порта нас материально поддерживает. Есть у нас заядлые охотники, рыболовы, любители природы - для них устраиваем выезды. Интересно проходят у нас дни рождения. Появилась идея организовать шахматный турнир.

- Что самое важное в деятельности совета бригадиров порта?

- Участие в решении всех глобальных проблем. Мы предлагаем свои варианты администрации порта.

- Коэффициент трудового участия, коэффициент трудового вклада - эти понятия не устарели?

- Нисколько. И рабочие, и бригадиры не трудятся ведь одинаково. Следовательно, и труд их должен быть оплачен в зависимости от потраченных усилий.

- Кто из сменных бригадиров ваша опора?

- Владимир Сергеевич Цёма, докер-механизатор первого класса. Подменить при случае может любого. Вот у кого коэффициент трудового вклада неизменно 1. Его бригаду называют у нас - "старики", а большинству стариков всего-то за сорок.

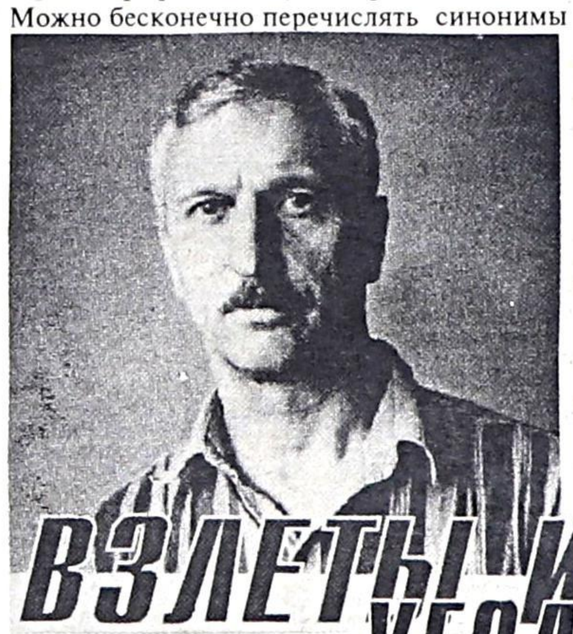
Ольга МИХАЙЛОВА.

ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ УГОЛЬНОГО

Геннадий ИВАНЧЕЙ,
начальник угольного комплекса

Угольный комплекс всегда был гордостью Восточного. Именно сюда со строительства порта начало поступать самое современное импортное оборудование. И когда Геннадий Васильевич Иванчей пришел сюда из Находкинского порта, он большую часть своего рабочего времени отдавал этому заморскому чуду. Хотя, как специалист, не забывал и другие участки и комплексы порта.

Профессионал, мастер своего дела... Можно бесконечно перечислять синонимы



по отношению к этому талантливому в технике человеку. Но, на наш взгляд, убедительней всего будет сказать, что его, не члена партии(это в те-то годы!) утвердили на должность заместителя начальника порта по механизации.

Участвовал в монтаже, используя опыт, который приобрел в Находке, свою собственную смекалку и знания других специалистов, благо их тут немало. И так уж получилось, но угольный стал самым родным. Проявился тут и другой талант Иванчея-руководителя. Работать приходилось в те годы с молодежью. Повидал, как говорится, всяких...

А когда в 91-м комплекс стал разваливаться в прямом и переносном смысле, решил во что бы то ни стало удержать его. Попросился сюда начальником, и администрация пошла навстречу.

Не останавливая производство, даже наращивая темпы, заменяли старое оборудование, устанавливали новые вагоноопрокидыватели. Потом, также "между делом», был монтаж второй очереди, который просто невозможно было бы осуществить, не работай на комплексе такие специалисты, как Иванчей или, к примеру, Иван Герасимов. Он, инженер-электронщик, сумел разобраться в электронных приборах и блоках различных фирм, заставить работать, как требует технологический процесс.

И удивляться тут есть чему. Оборудование преподнесло при монтаже немало сюрпризов, множество неприятностей, а все гарантийные сроки кончились еще при покупке, потому что Внешэкономбанк заблокировал в то время для предприятий всю имеющуюся валюту. И все же коллектив без помощи специалистов иностранных фирм справился с пуском второй очереди. Она на порядок выше первой. Здесь работает уже компьютерное оборудование, действует программирование систем. Другие комплексы пока только мечтают о такой "умной» технике.

- Задачу, которая стояла передо мной, - говорит Геннадий Васильевич, - я, считаю, выполнил. Теперь коллектив и без меня может нормально работать. Идет нарастание объемов. Самый высокий был в 1989 году, когда комплекс дал 7800 тонн. Потом резкое падение до 3900 в 1991-м. И вот в прошлом году сделали уже 7200. За полгода - больше, чем за этот же период прошлого.

Немалую роль в успехах комплекса играет умение его начальника, который работает по принципу постоянного общения с людьми, убедить коллектив сознательно пойти на то или иное новшество. Так, к примеру, было немало недовольных, когда в 93-м было предложено перейти на новую систему оплаты, когда заработанные деньги стали идти не в общий котел, а строго по вкладу каждого. Сегодня тут нет недовольных. люди постоянно интересуются финансовыми результатами. А бригадиры, у которых резко повысилась ответственность, постоянно требуют работу.

Владимир ТАРУСИН.

Порт начинается с лоцмана

Капитан дальнего плавания - это звучит гордо. А что капитан маленького буксира? Его и моряком-то с трудом называют. Говорят, для работы в портофлоте особых знаний морской тактики не надо - что там стоит взад-вперед пройти по бухте? Да и управлять небольшим катером несложно. По крайней мере, и я так думал, пока не встретился с исполняющим обязанности капитана лоцманского катера портофлота «Румб» Климчуком.

В 1964 году Владимир Иванович закончил Дальневосточное мореходное училище, а чуть позже - курсы, где получил разрешение управлять судами водоизмещением в 200 тонн. А в порту - 22 года. Задача экипажа, в который входит 13 человек,- встречать и провожать суда. Каждый день выходит «Румб» к острову Лисьему, высаживает на прибывшее судно своего лоцмана и заводит его в порт. Бывает, за смену приходится отбуксировать 8-10 единиц. Работа вполне обычная и даже нудная, выразился сам Владимир Иванович. Потому что всегда один маршрут, приходится выполнять одни и те же операции. И все же не менее опасная, чем в открытом море. Нередко возникают ситуации, когда и здесь, вдали от сильных штормов, людям угрожает опасность. Во Владивостоке по трапу спускался лоцман, чтобы перебраться на судно. Как раз в этот момент море всколыхнулось, сблизило борта и придавило его леерами. Человек погиб.

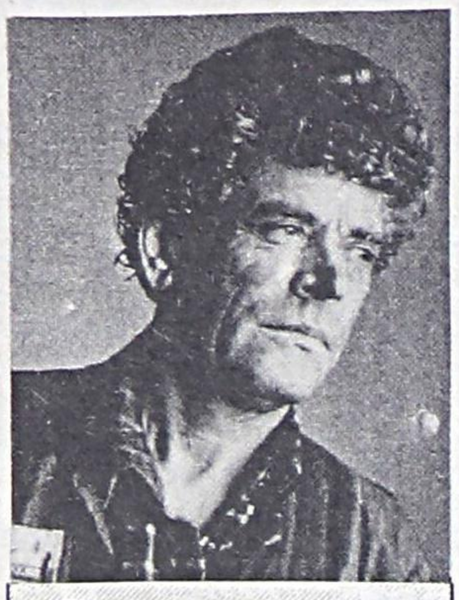
Лоцманская специфика имеет такие тонкости, не зная которые любой капитан дальнего плавания не сможет принять правильное решение.

- Однажды мы высаживали лоцмана на иностранное судно «Хапинис»,- вспоминает Климчук. - Все это делается на ходу. К неожиданности, судно оказалось очень коротким. Надо было точно рассчитать скорость и подстроиться. Если ход катера будет чуть больше, чем судна - можно угодить под корму, меньше - попасть под винт. Особенно сложно приходится в туман или при сильном ветре. Поэтому моряки портофлота, кроме морской, должны знать свою, прибрежную науку. Многие, наверно, думают, что здесь работают люди второго сорта. А я знаю, что в портофлот намного сложнее устроиться на работу, нежели в пароходство. Если взять любого специалиста с большого судна, без особой подготовки, он просто не сможет работать на буксире.

Считается, что одна из особенностей лоцманской специфики - точный глазомер. Надо вовремя остановить судно, чтобы оно не налетело на причал. Многие наши

лоцманы в основном перестраховщики: порой так издергают капитана судна командами "полный вперед"-"полный назад", что становится невыносимо. А в итоге все равно получается жесткая швартовка. А для того чтобы она была мягкой, лоцман должен обладать особой интуицией. У Владимира Климчука она есть.

Владимир ПАНТЮХОВ
Фото Владимира Щекалова.



Рос порт - взрослели и мы

- С группой «десанта» я приехал в бухту Врангеля в декабре 1973 года по комсомольской путевке,- начал свой рассказ первостроитель, бригадир 205-й комплексной бригады АО «Восточный порт» Анатолий Яковлевич Ковалев. - До этого успел закончить Таганрогский железнодорожный техникум и первый курс Ростовского университета, где учился на факультете журналистики.

Никаких строений в бухте еще не было, только работал небольшой лесной порт. Нас поселили в общежитие на теплоход «Крильон»(первый дом построили на Береговой только в 1976 году). Буквально через год моя семья получила в Находке квартиру. Это сейчас я езжу каждый день домой, а тогда работали неделями, потому что дороги сильно заметало снегом.

Первое судно, которое загрузила наша бригада, - теплоход «Шадринск». Работали по 10-12 часов в день, порой на износ. Энтузиазма было много, не обращали внимания на невыносимые, по нынешним меркам, условия труда, проживания, невысокую зарплату. Тем самым хотели доказать старшему поколению, что мы тоже не лыком шиты. Однажды, чтобы зарекомендовать себя, досрочно отгрузили шесть тысяч кубометров леса. Буквально через месяц после приезда к нам на помощь прибыла группа докеров из Выборга. Так подбирался коллектив первостроителей.

Только летом я и мои товарищи сумели оценить прелесть первозданного состояния природы, к которой человек еще не успел приложить руки. На месте угольного комплекса красовалось чистое озеро с непуганными дикими утками. Было полно ягод, грибов, разной рыбы, трепангов, гребешков... Однажды на причал к нам наведался в гости тигр. Похозяйски прошелся и, как бы не замечая никого, спокойно удалился в лес.

Вскоре меня избрали секретарем комсомольской организации. Все сильнее поражали патриотизм и работоспособность молодежи. Не считаясь с личным временем, выходили на субботники и воскресники. В августе 1974-го первый начальник порта Восточного Виктор Андреевич Васянович вызвал меня в кабинет и сказал: «Мне нужен заместитель. Я знаю твои способности. Другой кандидатуры на это место не вижу.» Одним словом, уговорил. И я согласился. Позже работал заместителем начальника порта по кадрам, а потом, по личным соображениям, ушел в рабочие и возглавил бригаду, которой руковожу до сих пор. Мои ребята имеют по нескольку специальностей, толковые и работящие. Однако работоспособность уже не та, другая психология у людей, загасла творческая техническая мысль, давно нет речи о рационализаторстве и изобретательстве.

Записал Владимир ПАНТЮХОВ.

ПАРТНЕРЫ

Хороший хозяин

Александр КИСЕЛЕВ,
начальник морской администрации Восточного порта

Александр Анатольевич Киселев возглавляет службу, о назначении которой и количестве таковых в городе споров было много. Победил здравый смысл - в многостраничном уставе предусмотрены ее права и обязанности во всех мыслимых ситуациях плюс прежние обязанности службы капитана порта, а наличие ее в порту вполне обосновано географической отдаленностью от Находки. Назначение руководителем не случайно - за плечами Киселева немалый опыт работы в порту главным инженером и секретарем парткома, в Сахалинском пароходстве механиком, директором завода по ремонту контейнеров. Снова во Врангеле.Год назад возглавил морскую администрацию.

- С момента создания МАП порты - и Восточный в том числе - враз стали не собственниками, а арендаторами причалов и причальных сооружений. Насколько рачительна возглавляемая Вами служба при охране госсобственности?

- Мы и создавались прежде всего для того, чтобы сохранить и приумножить неприватизированную собственность России в виде морских акваторий и гидротехнических сооружений. Денег нам государство на эти цели не отпускает - мы их сами зарабатываем в виде арендной платы, портовых сборов и т.д, кроме коммерции.

Основные доходы идут на строительство новых причалов, ремонт уже действующих , углубление морского дна, защиту экологии. Впервые за семь последних лет почистили и углубили морское дно в порту - 2,5 млрд рублей потратили на эти цели. 8,3 млрд рублей вложили в долевое строительство 13 и 14 причалов и ремонт уже действующих. Закупили специальное боновое заграждение для защиты моря от разлива нефтепродуктов. Не успели провести учение по ликвидации разлива - тут же попробовали свои силы и умение на практике. Справились отлично - в город за помощью отныне не обращаемся. Спасли севшее по своей вине на мель китайское судно, тушили пожар на "Эвенске" - тоже опыт приобрели.

- Александр Анатольевич, на каких принципах строит администрация отношения с партнерами?

- Уважения и учета взаимных интересов. В Восточном дележ, скажем так, собственности прошел без конфликтов и упреков. У нас четыре арендатора - Восточный порт, малый порт, АО "Агрохимвостокэкспорт", СП "Восточный международный контейнерный сервис". И они, и мы заинтересованы в том, чтобы действующие причалы приносили максимальную выгоду, а новые начинали давать отдачу. Строительство ведем на долевой основе - госсобственность должна пополняться.

- Утверждают, что морская администрация - фирма солидная, богатая и потому вакансий нет. Плюс вы - известные в поселке спонсоры. Что в этих разговорах правда?

- Мы действительно специалистов с улицы не берем. Все - выходцы из порта, чтобы проблемы знали не по слухам. Коллектив небольшой - 64 человека. Служба капитана порта, традиционно существующая, входит в это количество. К нам пришли классные специалисты. Чего стоит , например, мой заместитель по финансам Мельничук?

Вряд ли мы спонсоры в привычном понимании. Есть средства - вкладываем в социальную сферу поселка. Например, в ремонт и оснащение больницы, где лечатся вместе со всеми и наши работники. Разрешили вкладывать средства в жилищное строительство - строим для своих сотрудников. И так во всем. Те, кто живет во Врангеле и работает в порту, жителями окраины города не хотят себя считать. К этому желанию нужно добавлять конкретные дела.

- Александр Анатольевич, Вам не хочется сменить свою прописку - уехать в большой город, заняться другой работой?

- Ни за что. Восточный - тот магнит, который тянет к себе, куда бы ты ни уезжал. Я - судовой механик, мое место, считал, был флот. Вернулся в пароходство, и ... не смог работать там, где когда-то начинал, состоялся как специалист. Восточный перед глазами - с его морем, пылью, сопками. Опять приехал сюда и уже отсюда - ни ногой.

Наталья ВОТЧАЛ

НЕ ВЕРЮ, ЧТО НЕ БУДЕМ ПРОЦВЕТАТЬ!

Юрий СОЛОЗОБОВ,
начальник СВТ

Перефразируя Маяковского, можно сказать, что порт и поселок - близнецы-братья... мы говорим: Врангель, подразумеваем - порт, мы говорим: Восточный, подразумеваем - поселок. Все здесь слилось в единое административно-производственное образование, которое, кстати, не смогли развалить никакие рыночные отношения. И практически любое предприятие, находящееся в этом «государстве» -это Восточный порт. Или Врангель. Как хотите.

Действительно, как можно отделить от поселка, к примеру, Союзвнештранс, если его офис стал украшением Врангеля, с облагороженной вокруг территорией, куда частенько наведываются поболтать на лавочках местные старушки. И если в Находке уже не редкость устрашающая надпись: «Частная собственность, вход воспрещен», то тут этот «вход» только приветствуется. Для отдыха односельчан и старались. Хотя собственность действительно частная - владельцем предприятия(точнее, ООО) является сам коллектив.

Как нитка с иголкой, связано СВТ и с портом. Работает, казалось бы, на себя в поисках новых грузопотоков, а в результате - кому как не порту нужно увеличение грузооборота? То же с железной дорогой - друг без друга никуда. Нет вагонов - СВТ делать нечего, СВТ не оформит документы - вагоны пустые.

- Сегодня все стали понимать, что мы именно транспортный узел. Раньше это декларировалось только на бумаге. Сейчас если мы в пятницу говорим, что не хватает вагонов, то к понедельнику уже приняты меры - составы подтягиваются, к примеру, из Сибири. Действует оперативная связь, оперативно решаются все вопросы. Раньше такого не было!

Сам Солозобов патриот поселка, патриот СВТ, которое открылось во Врангеле в 75-м как отделение транспортно-экспедиторской конторы Всесоюзного объединения «Союзвнештранс». Тогда только два причала принимали различные металлоконструкции для строительства порта, импортное оборудование. А через год, шестого мая, уже состоялось официальное открытие конторы СВТ как экспедиторской фирмы. В порт пошли контейнеровозы.

- Тогда началось разделение грузопотоков с мысом Астафьева, и наши девчата делали героические подводные плавания через бухту, - рассказывает Солозобов. - Оформление документов было сконцентрировано там, и нам дали маленький катерок, на котором с приемными актами мчались на ту сторону. Когда зарывались в волну, впечатление - как под водой. Так работали около года. Помещение арендовали на щеповом комплексе, потом на контейнерном терминале...

Когда начался «НЭП», с небольшим скандалом, но при поддержке местных властей выделились из Союзвнештранса и стали муниципальным предприятием. А когда порт стал приватизироваться, перерегистрировались в ТОО, главное отличие которого от других - работа на перспективу. Доказательство тому и здание офиса, и взятый у порта долгострой, в который вложили средства и превратили в современный, прекрасный склад комплектации. По просьбе судовладельцев создали агентскую фирму, дочернюю компанию "Ориста", офис которой расположился в когда-то заброшенной железнодорожной кассе «Восточный порт».

В работе на перспективу Солозобов видит даже «перебор» - постоянно вкладывая деньги, люди ни разу не получили ни копейки дивидендов, а тут, перед выборами, наметилась тенденция к уменьшению грузопотоков. И в июне руководство было вынуждено зарезервировать 15 процентов зарплаты под выплаты по итогам года. Приходится сталкиваться с множеством проблем. Особенно их много создает таможенная служба. Это и неоправданные требования декларирования транзитных грузов, в то время как наши соседи, китайцы, предоставляют льготные условия транзита. И «нововведение» оформления грузов на местах, что резко сократило местные линии. И многое другое...

И все же, как говорит Юрий Александрович, надежда умирает последней. Он не хочет верить, что могут сорваться планы процветания его СВТ, поселка, порта. Не задумываясь отверг заманчивое предложение переезда за рубеж.

- Даже в самые лучшие времена, когда в 82-м мы отпраздновали обработку миллионного контейнера, - говорит он, - у нас было менее одного процента японского экспорта. Представляете, какой это потенциальный рынок!

Владимир ТАРУСИН.

ТАЙН У НАС НЕТ

Мачек КВИАТКОВСКИ,
генеральный директорВМКС

Аббревиатура VICS в Восточном порту знакома каждому. Вот уже полтора года действует на территории контейнерного терминала совместное предприятие "Восточный международный контейнерный сервис" - первая совместная стивидорская компания в России.

Мой первый вопрос генеральному директору ВМКС Мачеку Квиатковски, естественно, о том, какие перемены произошли за столь непродолжительный срок.

- Самое существенное - удалось повысить уровень сервиса, сократить время обработки судов, несмотря на перебои в подаче электроэнергии, стремимся не допускать задержек судов. И еще важный момент - наводим порядок на территории терминала, восстанавливаем инфраструктуру, внедряем современную систему техобслуживания нашего оборудования. Многое сделано для того, чтобы исключить производственный травматизм. Пытаемся внедрять международный опыт менеджмента.

- Как складываются отношения с самым крупным учредителем компании - АО "Восточный порт"?

- Прекрасно. У нас полное взаимопонимание с администрацией порта. Было бы очень сложно работать, если бы не помощь Геннадия Жебелева, руководителей служб. Не просто увязать международный опыт с местными условиями и нелегкой экономической ситуацией в стране.Мы арендуем у порта территорию, часть оборудования.

- Не ощущаете противостояния со стороны коллектива?

- Мне хотелось сразу дать понять людям, что я не являюсь ужасным капиталистом, цель которого выжать все соки из рабочих. Я и мои коллеги заинтересованы в том, чтобы благосостояние рабочих повышалось. Логика ясна: счастливый рабочий - хороший рабочий. Другое дело - велики расходы, что не позволяет увеличивать зарплату.

Хочу отметить, что все большая часть коллектива чувствует интерес к новым идеям. Это радует.

- Какова система оплаты?

- Согласно коллективному договору, кроме оклада, члены коллектива премируются. Конечно, те, кто добросовестно трудится.

- Информация о делах компании доводится до рядового звена?

- У нас выпускается бюллетень с самой подробной информацией. Тайн у нас не существует.

- Что для Вас сегодня самое важное?

- Увеличение грузопотока. Для этого налаживаем связи с партнерами судоходными и экспедиторными компаниями мира, ведем маркетинговую работу за пределами России - в Японии, Южной Корее, Европе. Принимаем участие в работе координационных комитетов, которые пытаются возродить транзит, хотя проблем на железной дороге очень много. Чтобы стать конкурентноспособными, нам необходимо поднять уровень сервиса.

Ольга ЧИКИЛЬДИНА.

СТАНЕТ УЗЕЛ КРЕПКИМ

Сергей ШИНДЕНКОВ,
начальник станции Находка - Восточная

Станция Находка- Восточная входит в число самых крупных транспортных узлов Приморского края, от нее зависит успешная работа АО "Восточный Порт". Сергей Алексеевич Шинденков, выпускник Хабаровского института железнодорожного транспорта, ее начальник с мая 1989 г.

-В мае 1975 года станция была сдана в эксплуатацию, в 1978 г. закончено и на этом было приостановлено строительство первой очереди, пропускная способность которой рассчитана на 6,2 млн тонн.

Как и строительство Восточного, наше развитие было намечено в три этапа. Уже в 1989., когда пик перевозок превзошел 11 млн тонн в год, станция в два раза превысила свои технические возможности. Требовалось немедленное решение сложной ситуации. Не надеясь на государственное финансирование, начальник порта Г. Жебелев предложил строить объекты станции за счет акционеров, заинтересованных в этом. Причем строительство должно идти одновременно с развитием мощностей порта для того, чтобы все было взаимосвязано. Так, в мае 1992 г. было создано акционерное общество "Брат и Сестра". Главная задача - оперативно и качественно осуществлять переработку грузов. Пропускная способность по завершению строительства станции увеличится до 26 млн тонн в год.

- Что уже сделано в результате его деятельности ?

-Начато техническое перевооружение станции, модернизация средств сигнализации и связи, приобретены оборудование, современная автоматическая система управления, ведется строительство новых путей, сделана отсыпка земполотна под строительство парка отправления, построены дополнительные пути сортировочного парка, ряд других неотложных дел.

-Сергей Алексеевич, насколько изменился, скажем так, качественный состав грузов? И каковы Ваши нынешние показатели?

- Вместо традиционного леса грузим нетрадиционный металл, вместо четырех-пяти марок углей - более 20 его разновидностей. Все это требует дополнительного объема работ, что удается благодаря опыту работников и их энтузиазму. Если раньше начинали с приема двух поездов в сутки, теперь осуществляем прием 14 поездов и за сутки отправляем 500- 600 вагонов. Для небольшой станции это весьма солидный показатель.

На станции сегодня работают 223 человека, 80 процентов из них - женщины. Вроде бы и держаться за место причин весомых нет - зарплата невысокая, жилья не строим, социальные блага не обеспечиваем, из-за недостатка средств ИТР работают неполную рабочую неделю. Но живем мы все надеждами, что трудные времена пройдут. Будет рядом с Восточным мощнейший транспортный узел, способный дать портовикам возможность развиваться по новым законам. А значит, и нам - жить куда лучше прежнего.

Людмила ЛЕБЕДЕВА

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.