

Находкинский рабочий

Газета основана 9 августа 1945 года

Учредитель: АДМИНИСТРАЦИЯ НАХОДКИ

РЕДАКЦИЯ "НР"

10 сентября 1996 года, вторник, № 173 (8792);

в розницу - цена договорная

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Гелий МЯСНИКОВ: "Верю в будущее порта"

Десять лет назад состоялась моя первая встреча и первое интервью с Гелием Николаевичем Мясниковым, только что назначенным начальником торгового порта. Тогда состоялось возвращение коренного приморца в родной город из далекого Магадана, где он возглавлял такой же портовый коллектив. Первым руководителем находкинского коллектива стал выпускник ДВВМУ, за плечами у которого был не только Магадан, но и Посыет, мостик капитана на судах Дальневосточного пароходства.

10 сентября Гелий Николаевич вправе отметить круглую дату - 10 лет как у руля торгового порта. Сегодня он в числе самых уважаемых и авторитетных директоров города. И не масштабы и значимость первого в России открытого порта тому причиной. Деловые и личные качества ценят в нем те, кто рядом работает или вместе продвигает вперед идею развития Находки в статусе свободной территории, решает главные городские проблемы. На последнем собрании акционеров единогласно избран генеральным директором акционерного общества, которое не просто удерживается на плаву, но в числе немногих обеспечено работой, ежемесячно выплачивает зарплату, сохранил почти все объекты соцкультбыта, строит жилье. Но генеральный; подводя итоги и обозначая перспективы, больше говорил о проблемах - и тех, что сегодня мешают, и тех, что завтра, по его прогнозам, встанут перед коллективом.

Гелий Николаевич, в 1989 году три порта Союза - в Санкт-Петербурге, Риге и Находке получили право в порядке эксперимента перейти на договорные условия работы. Вкус принципов самостоятельности коллектив почувствовал задолго до всеобщей приватизации. Насколько полезными оказались те уроки для акционерного общества?

Тогда нам тот эксперимент дался войной с министерством - не хотели упускать такой порт из-под своего контроля, и обидами прежнего пароходства - то была полная отчетность во всем, а тут присылают из Находки договор о сотрудничестве. Но та первая самостоятельность принесла несколько больших плюсов. Мы убедились, что вполне можем сами определять свои планы, объемы, партнеров; стали приучать коллективы комплексов к новой системе организации труда - они, не имея юридического статуса, сами считали свои доходы-расходы и учились ими управлять; порт получил право самостоятельно распоряжаться своими доходами, обеспечив таким образом стабильность в плате за труд и выполнение социально-экономической программы развития. И самое главное, к началу приватизации мы точно определились в варианте акционирования, взяв за основу создание стивидорских компаний. В то время еще действовало известное 540-е постановление, и порт, в числе всех остальных, имел ряд льгот в налогообложении сроком на пять лет. Сегодня таких компаний две - "Ромазан" и "Мэкона".

Возвращаясь в те времена первой подписки на акции порта, мы до сих пор слышим упреки от портовиков, что сделано кое-что было неправильно. Это касается в основном рекламы, скажем так, возможных перспектив акционирования для каждого портовика. Я этих упреков не принимаю - счет проведенных тогда собраний, встреч шел на десятки. Другое дело, что люди не были готовы к таким переменам, нам просто не верили. Но, как только первые положительные итоги акционирования для владельцев акций стали очевидны, желающих приумножить свой капитал или стать акционерами стало гораздо больше. Учитывая эти настроения, уже в ходе второй эмиссии я, как генеральный директор, отказался от своего права самостоятельно распределить десять процентов акций из бывшей государственной собственности и передал эту долю на общую подписку портовикам. И сегодня подавляющее большинство акций принадлежит коллективу.

Благодаря этому торговый порт оказался единственным в России частным портом - у нас нет ни государственной собственности, ни иностранных инвестиций. Мы не взяли ни одного кредита в банковских или иных структурах. Все расходы покрываем за счет собственных заработанных средств, которые достаются только напряженным трудом рабочих на причале, слаженной работой управленческого аппарата, ориентированной на перспективу, грамотной, продуманной политикой совета директоров.

Чего больше - плюсов или минусов в статусе частного предприятия? Трудно сказать, поскольку сравнить пока не с чем. Но один момент бесспорен - частный порт гораздо предпочтительнее для зарубежных инвесторов, нежели любой другой российский, где сохранена государственность или акции принадлежат другим отечественным или зарубежным инвесторам. Иностранцы нам об этом преимуществе не раз говорили, но мы пока им не воспользовались.

Повторюсь, но из собственных средств мы финансируем такое дорогостоящее дело, как реконструкция порта. Это и строительство двух новых причалов, и приобретение нового перегрузочного оборудования, включая портальные краны, обновление железнодорожных путей, складских помещений. В итоге уже сегодня мы готовы принять любое крупнотоннажное судно и переработать любой груз. Для меня эти задачи

- важнейшие в большом списке непосредственных обязанностей.

Перечень проходящих через порт грузов впечатляет - лес, металлопрокат, цветные металлы, хлопок, целлюлоза, трубы, оборудование для нефтегазового комплекса России, промышленное оборудование. У нас очень тесные связи со всеми металлургическими комплексами страны. Благодаря этому мы до сих пор сохраняли нормальную загрузку порта, хотя наш прогноз на перспективы далек от оптимистичных оценок. Надо учитывать реальную ситуацию в стране, когда даже правительство не обещает роста производства. Ожидается - и уже началось - падение объемов на металлургических гигантах, у них колоссальные долги. Это скажется и на нас. В прежние годы мы перегружали около 400 тыс. тонн арктических грузов. Сегодня пока нет на отгрузку ни одной тонны.

- Готов ли, Гелий Николаевич, ваш коллектив к изменению ситуации не в лучшую сторону?

Правильнее будет сказать, что коллективу еще предстоит почувствовать на себе минусы российской экономики. К хорошему - росту зарплат с учетом индексации цен на рынке, социальным льготам и гарантиям - люди привыкают быстро. Потеря хотя бы части нынешних обязательств обернется возмущением - как же так случилось? И чем быстрее мы доведем до сердца и ума каждого портовика мысль о скорых, не лучших переменах, тем быстрее, надеюсь, коллектив включится в мероприятия, которые уже начали совет директоров и команда генерального директора.

Самый болезненный и трудный процесс из грядущих мероприятий - сокращение кадров. Я понимаю всех, кто распрощается с портом. Но и люди должны понять, что невозможно держать их на работе уже за то, что когда-то они пришли в порт. Сегодня тяжелая ситуация на 1 и 2 комплексах, которые объединяются, лишних оказывается много, их надо сокращать. В этот процесс ни я, ни мои заместители не включаемся - на месте быстрее и справедливее разберутся кто останется, а кто уйдет.

Трудно будет определиться и по управленческому аппарату. Здесь тоже нужно сокращать. В качестве эксперимента мы ввели трехдневную рабочую неделю. И, представьте, успеваем сделать все, что прежде делали за пять дней. В то же время вопрос подготовки молодых квалифицированных кадров для нас очень актуален. Мы готовим себе замену - тех, кто через несколько лет придет в порт классными специалистами, владеющими различными языками, - экономистов, юристов, финансистов. И ради этого порт выступил спонсором для 50 студентов, обучающихся в различных вузах страны. Постоянно повышают свои знания и квалификацию и ныне работающие в порту. Это одно из обязательных условий, а возможностей - достаточно.

В недалекой перспективе - качественное изменение структуры управления порта: мы давно выросли из своих прежних границ и задач. В подготовке нам очень помогает аудиторская фирма "Прайс Уотерхаус А.О.", которая является официальным нашим консультантом. С будущего года порт, вероятно, станет холдинговой компанией, где все нынешние подразделения получат статус и права дочерних предприятий - сегодня лишь единицы пользуются ими. Общая численность предполагается примерно в три тысячи человек.

- Гелий Николаевич, из небольшого опыта отечественной перестройки уже известно, что лучше, стабильнее работающие АО страхуют свои капиталы, вкладывая их в надежные финансовые и производственные структуры. Интересна ли порту эта мудрая практика?

Мы давно страхуем свой капитал, приобретаем акции банков, крупных промгигантов, тех, где мы уверены, есть перспективы и ведется правильная экономическая политика. Мы, например, владеем контрольным пакетом акций Посыетского торгового порта - у него большое будущее, солиден наш пакет компании "Ориент-авиа", где я являюсь председателем совета директоров. Несколько дней назад в здании управления порта открылся новый банк - филиал московского "Солобанка". У него безупречная репутация, мы приобрели его контрольный пакет и открыли филиал, надеясь таким образом полностью обезопасить оборот собственных средств, значительно сократить сроки прохождения платежей, гарантировать портовикам выплату зарплаты. Нам просто надоело бесконечные стычки с действующими в Находке банками. Он открыт также для всех желающих - и физических, и юридических лиц. Все эти новшества и заставляют нас преобразоваться в холдинг. Нынешняя структура порта не предусматривает задач по управлению уже приобретенными пакетами и теми, что мы еще приобретем.

- Вы уже отметили, Гелий Николаевич, надежность своей команды. Какие качества цените в своих помощниках и на каких принципах строите совместную работу?

В каждом из них ценю умение самостоятельно принимать решение и убеждать в его целесообразности. А в команде, считаю, очень важен принцип коллективной ответственности. На тот же совет директоров каждый идет со своим решением. А уходим с одним, обязательным для всех.

Взгляд первого руководителя



- Многие АО воспользовались возможностью и передали в муниципальную собственность жилье и соцкультбыт. Вы же сделали все наоборот - выкупили у города все свои прежние объекты, строите новые дома, сохранили очередь на жилье. Вы содержите заведомо убыточные объекты. Всегда ли так будет?

- В ходе акционирования мы передали городу жилье, но за это время построили еще пять больших домов. В эти дни заселяем 80 новых квартир, к концу года сдадим еще 40. Часть нового жилья продаем - вынуждены. Остальное распределяем, при этом портовик платит сразу только 10 процентов стоимости жилья, остальная сумма - в рассрочку на 10-20 лет. Мы выкупили соцкультбыт, общежития, лагерь отдыха, профилакторий, считая важным для себя иметь это в собственности. Они требуют колоссальных средств - один морской вокзал чего стоит. Передать его городу? Можно, но по российским законам мы обязаны заплатить 20-процентный налог с суммы его реальной стоимости в 21 млрд. рублей.

Будем ли мы и впредь владеть этим социальным богатством? Вопрос этот обсуждается очень активно, и решение пока не принято. Действительно, как быть, если у одного есть дети и ему требуется загородный лагерь, а у другого дети взрослые, и этот лагерь его не волнует? Один отдыхает в санатории, а другой здоров и туда не хочет? Один живет в портовском общежитии и платит за услуги копейки, а большинство живет в квартирах и платит за все по полной программе? И т.д. Все социальные блага оплачиваются из одного портовского фонда - это нужно понимать. Поэтому все больше сторонников у такого подхода - платить портовикам столько, сколько они заработали, а уж на какие нужды они их пустят - их печаль-забота. Одно ясно: расходы, связанные с содержанием этих объектов в условиях постоянно растущих цен на воду, свет, тепло, становятся для АО все более обременительными: И решение на сей счет будет скоро принято.

- Рассматривая свои перспективы, видите ли Вы место порта в становлении СЭЗ?

- Когда-то в моем кабинете зарождались, обретая формы официальных документов, первые идеи о свободной территории. С резким изменением ситуации в стране перспективы ее становятся все более призрачными. И все меньше надежд, что СЭЗ, как мощнейший транспортный узел, состоится в ближайшем будущем.

- А если говорить о будущем просто порта? Верите ли Вы сами, что оно будет светлым? И какую роль еще сыграет орденосный торговый в истории флота России?

- Начнем с истории. Наш порт положил начало нашему городу, а не наоборот. Почти полвека назад молодой порт уже имел градообразующее начало. В октябре следующего года отметим свое 50-летие. За эти годы тысячи судов швартовались у наших причалов. И сегодня все они желанны в порту. Меньше их не будет и завтра. Флот и порты - понятия неделимые. Трудно сделать долгосрочные прогнозы. Нам еще предстоит пережить трудные времена. Но будущее у порта и его коллектива есть. Я в него верю всем сердцем.

Наталья ВОТЧАЛ.

ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ

ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ



Владимир КОЦОВ,
первый заместитель генерального
директора АО

Селекторная, прием иностранной делегации, решение различных текущих проблем - рабочий день первого заместителя генерального директора так уплотнен, что корреспонденту встретиться с ним довольно сложно. Благо, что секретарь приемной Людмила Петровна - душа человек, прониклась заботой и помогла нам встретиться.

23 года - таков стаж работы моего собеседника в порту. А начинал стивидором после окончания Сахалинского мореходного училища. И было ему всего 19 лет... Первым замом генерального 9 лет.

На рынке портовых услуг в настоящее время, Владимир Алексеевич, немало конкурентов, которые "посягают" на грузопоток и тем самым вносят нервность в обстановку и

без того усложненную...

- К сожалению, в действительности это имеет место. Большинство новых фирм - вроде бабочек - озабочено лишь получением прибыли - как можно больше и как можно быстрее. Другое негативное явление - неплатежи.

- В нашем регионе множество портов. Как складываются отношения с ними?

- Те, кто работает профессионально, нам не мешают. Пусть зарабатывают. Белой вороной быть не особенно комфортно. К тому же специфика открытого порта на протяжении многих лет научила нас контактировать с иностранным флотом, поэтому для нас работа с импортом и экспортом не составляет трудности, наработан опыт, есть навыки. Сложилось прочные отношения со многими зарубежными компаниями. Налажены стабильные отношения с отечественными партнерами.

- Снижение объемов в последнее время создало напряженную ситуацию в коллективе. О сокращениях кадров в порту говорят весь город.

- Положение в настоящее время

Белой вороной быть некогда

нормализуется. А насчет сокращения - действительно пришлось к этому прибегнуть. В коллективе люди сами решали, кому следует уйти. Но это вовсе не значит, что мы "выбросили" работников порта за ворота: кого-то помогли трудоустроить, кто-то переучивается на другую специальность.

Из-за непомерно высоких тарифов на железнодорожном транспорте наши партнеры вынуждены обращаться к услугам тех портов, где доставка грузов обходится дешевле. К примеру, на сегодня порты Украины и Прибалтики перегружены, а Российские ощущают экономический дискомфорт из-за снижения грузопотока. Поэтому основная задача - добиться внедрения исключительных тарифов на железной дороге. Надеемся на понимание Москвы, тем более, что существует программа развития портов. Наконец, Находку, в связи с развитием свободной

экономической зоны, можно представить как важный проект, тем самым обеспечить собственные инвестиционные средства, увеличив фондообразную прибыль.

- Находкинский торговый порт - надежный партнер в деловом мире. Однако высокий профессиональный уровень, стабильное положение - этого недостаточно для того, чтобы иметь известность на международном рынке.

- Английская аудиторская компания "Прайс Уотерхаус", можно сказать, создала нам имя на мировом рынке портовых услуг. Мы первыми на Дальнем Востоке стали с ней сотрудничать.

В создании будущей законодательной базы для привлечения инвестиционных средств в развитие порта нам помогает американская компания "Сектор Капитал".

- В вашем коллективе часто можно услышать: "Мы работаем с любым грузом", "Наш порт - один из крупнейших тихоокеанских в России", "Мы лучше других обеспечиваем обращение с грузом".

- Без ложной скромности скажу, что это не преувеличение. Действительно, благодаря наличию

"РОМАЗАН" приносит удачу



Александр КИРИЕНКО,
начальник АО "Ромазан"

В конце девяносто второго года в торговом порту встал вопрос о создании фирмы, которая бы приняла капитал иностранного инвестора и в связи с этим, согласно законам формирующейся свободной экономической зоны, смогла бы получить налоговые льготы. Выбор пал на коллектив третьего перегрузочного комплекса и его начальника Александра Кириенко.

Теперь его предприятие называется акционерным обществом "Ромазан". Не ищите в слове ошибки, потому что это не название мусульманского праздника, а фамилия директора Магнитогорского металлургического комбината, который оставил след не только на родном предприятии, но и в отрасли тяжелой промышленности. Он, говорят, и умер в рабочем кабинете, как это бывает у таких одержимых личностей. Поначалу фамилия незнакома, а теперь на титульных листах казалась неестественной, а теперь все привыкли и даже считают название счастливым.

Четыре учредителя образовали АО "Ромазан" по типу стивидорской компании - Находкинский торговый порт, Магнитогорский и Челябинский комбинаты и канадская компания "Метко". В результате удалось не только сохранить клиентов третьего перегрузочного комплекса, но и привлечь новых. Своих "привели" на причалы "Ромазана" канадцы, которые занимаются реализацией проката черных металлов.

- Мы в этот период находились в стадии реконструкции, - рассказывает Александр Сергеевич, - арендовали восьмой причал у порта. А сами свои готовили под грузы открытого типа. Сегодня оба причала наших введены в эксплуатацию. Функции предприятия не изменились, так же, как и все предыдущие годы, перерабатываем грузы. Объемы растут. В первый год вообще на 20 процентов грузооборот увеличился. Тарифы регулирует правительство, так что их можно назвать старыми. А договорные цены не такие уж высокие, что позволяет сохранить клиентов и стабильность предприятия.

Уникальность наших причалов заключается в глубоководности. Теперь, когда практикуется большая загрузка судов (до 20-25 тысяч тонн), появилась надобность в складских площадях, и мы почти два гектара отвоевали у моря.

Зарботки у рабочих регулярные и, по сравнению с другими, одни из самых высоких в порту. Немало мероприятий направлено на социальную поддержку трудового коллектива. Постепенно решаем жилищные вопросы, оказываем материальную помощь, по-прежнему дотируем дошкольные учреждения и путевки в дома отдыха, всем оформили полисы дополнительного медицинского страхования, выдаем компенсацию на питание.

Конечно, всего этого, по мировым меркам, явно недостаточно. Но на фоне повсеместного безденежья мы смотримся неплохо. И поэтому по собственному желанию из "Ромазана" уволилось за последний год всего четверо человек, которых вынудили крайне семейные обстоятельства. Мне это непонятно, но случаются и нарушения трудовой дисциплины. Они касаются в основном употребления спиртного. С такими людьми мы теперь расстаемся без лишних слов.

Александр Сергеевич - человек немногословный. И мне удалось "выудить" из него лишь то, что он закончил ДВВИМУ в восемьдесят первом году. По направлению пришел в торговый порт. Сначала работал инженером-организатором. Остальное время - на производстве. Сначала - начальником причала № 9. А потом, когда порт переходил на новую систему, начальником третьего комплекса. Себя он считает больше руководителем старого типа, который доверяет своему инженерно-техническому аппарату решать производственные вопросы своего уровня без подсказки и наказы. И считает, что с помощниками ему очень повезло - грамотные, высококвалифицированные, они не требуют строгого контроля. Да и сам давно уже не ощущает строгого ока начальства, которое отпустило его в самостоятельный рейс в условиях экономического хаоса. И, надо думать, доверие он это уже оправдал.

Елена АЛИЕВА.

Имидж - универсальность

Николай ФЕДОРОВ,
главный инженер АО

В этот день, второго сентября, когда мы встретились с главным инженером порта Николаем Васильевичем Федоровым, исполнилось восемь лет, как он вступил в эту должность. А в Находку приехал в 1983 году после окончания Ленинградского политехнического института. Знают его на старейшем предприятии города и как комсомольского активиста, и как заместителя секретаря парткома. Словом, опыта работы с людьми, а для руководителя любого ранга это очень важно, ему не занимать. Хорошую школу прошел перед тем, как был назначен главным инженером.

Главный инженер считает, что в настоящее время нет ничего важнее для акционерного общества, чем поддержание достигнутого коллективом уровня универсальности порта. Это - залог конкурентоспособности в нынешней жесткой ситуации рынка. Далеко не все родственные предприятия в стране имеют сегодня возможность без проблем, оперативно обрабатывать все виды грузов. Разумеется, для того чтобы обрести такой имидж, инженерной службе потребовалось приложить максимум усилий.

По словам Н.Федорова, не только в Дальневосточном регионе, но даже и в России Находкинский морской торговый порт - один из самых технически оснащенных. Модернизированы некоторые виды грузозахватных приспособлений и

перегрузочных механизмов, что позволило сократить трудоемкость грузовых операций, повысить качество. Внедрены изготовленные специалистами порта крановые траверсы для переработки металлоконструкций.

В нашей беседе Николай Васильевич особо выделил то обстоятельство, что порт на протяжении последних лет плотно занимается реконструкцией гидросооружений и инженерных коммуникаций. Без этого невозможно развитие предприятия, с рождением которого начинался наш город.

- Находкинский порт - единственный в стране, - утверждает главный инженер, - который в период всеобщего экономического кризиса и стабильной ситуации неплатежей сумел собственными силами построить два новых причала.

- К этому надо добавить и красавец морской вокзал, и бытовое комбинат, строительство которого завершается, и постоянное пополнение технического парка...

- Налажена система закупок запасных частей, - рассказывает Федоров, - Связь напрямую с поставщиками, благодаря чему есть возможность приобретать необходимое со скидкой.

... К сожалению, на большинство предприятий кануло в Лету немало наработанного с годами, в частности, такое полезное дело, как рационализаторство. Как утверждает главный инженер, в настоящее время число предложений меньше, чем в прошлые годы, зато качество куда лучше. Начальник отдела внутрипортового транспорта Виктор Астраханцев - один из лучших



рационализаторов порта.

В числе тех, на кого в своей работе он опирается, главный инженер назвал начальника отдела механизации Юрия Куликова, начальника комплексов механизации на мысе Астафьева и основного района Сергея Крылова и Петра Рудневского, начальника портфлота Бориса Строганова, начальника цеха мехмастерских Олега Евсюкова...

- С этими людьми работать легко, - говорит Н.Федоров, - с ними можно решить любую проблему.

Ольга ЧИКИЛЬДИНА.

Александр АЙТЦЖИЗОВ,
главный бухгалтер АО

По его словам, он и его отдел занимают в порту скромное место, потому что делают подсчеты заработанного, рассчитываются с государством, работниками и другими предприятиями, определяют прибыль акционерного общества.

- Правда, сегодня весь этот механизм осложнился до предела, - говорит мой собеседник. - Особенно не просто рассчитаться с государством, настолько запутана налоговая система. Если мы привыкли к налогу на прибыль (знаем, как он образуется), то налог на добавленную стоимость, кажется, не подкреплен никакими экономическими законами. Порой даже авторы его не знают, как выбраться из какой-нибудь запутанной ситуации.

Наш пример - тому яркое подтверждение. Сейчас порт готов передать безвозмездно государственному предприятию по спасению судов уникальный кран грузоподъемностью 300 тысяч тонн. Но это невозможно, потому что в казну при том мы должны заплатить НДС - два миллиарда рублей.

- Существует мнение, что нынче вообще ни у кого не бывает прибыли из-за налоговой алчности государства.

- Да, налоги платим большие. Это верно. Но что-то все равно остается. С другой стороны, многое "съедает" инфляция. Мы сейчас имеем дело с такими суммами, о которых пять лет назад и подумать страшно было. Но в чем самая большая проблема, так это в диспропорции баланса.



Со сложной арифметикой на "МВ"

В начале 92-го года наше имущество оценивалось в 18 млн рублей. Теперь - в 600 миллиардов. Чтобы покрыть такую инфляцию, нужны огромные оборотные средства.

Поэтому приходится значительную часть прибыли отправлять на пополнение оборота. Вот и в нынешнее полугодие мы имеем около 35 млрд рублей прибыли. Из них оплачено государству в виде налога на прибыль 12 млрд рублей, на пополнение собственных оборотных средств направлено - 15 млрд, на содержание объектов соцкультбыта - 6,3 млрд рублей (из них

льготируются государством лишь 2,3 млрд). Еще один бич, который заставляет держать прибыль в обороте, - неплатежи. По последним данным партнеры задолжали нам около 30 млрд рублей.

- Скажите, Александр Кубашевич, как становятся люди главными бухгалтерами такого огромного хозяйства, как торговый порт?

- Если Вас интересует мой путь, то он довольно прост. Закончил политехнический институт в Иркутске в 1975 году. Работал мастером на производстве. Технологом. Случилось так, что пришлося подсчитывать экономический эффект от внедрения новой техники. Понадобились экономические знания - поступил в Иркутский институт народного хозяйства. Работал в плановом отделе. Потом стал главным бухгалтером завода. С тех пор (а это уже 12 лет) в этой должности на разных предприятиях, из них в порту шесть лет.

- Как вы думаете, будут ли в Вашей семье еще экономисты?

- Кто знает? Дочь школьница. Сын учится в вузе. Время покажет. Но я свою работу люблю и считаю ее очень интересной, несмотря на все трудности нынешнего времени.

Беседовала Елена АЛИЕВА.

ЧТО-ТО МЫ ПОТЕРЯЛИ, НО МНОГОЕ И ПРИОБРЕЛИ

Александр ШЕВЧЕНКО,
начальник ТОО "МЭКОНА"

Фразу, вынесенную в заголовок, произнес Александр Шевченко, начальник созданной в 1992 году по инициативе торгового порта стивидорской компании "Мэкона". Вообще, в официальных бумагах она значится как товарищество с ограниченной ответственностью с иностранным инвестором.

Иностранцы - фирма "Линкфул", имеющая свое основное представительство в Гонконге. Ее вклад почти треть всех инвестиций, что составило порядка четырех миллионов долларов. Компаньоны, представляющие российскую сторону - Находкинский торговый порт, на долю которого приходится более половины инвестиций, Магнитогорский металлургический комбинат, Сахалинское и Дальневосточное морские пароходства, а также экспедиторская московская фирма "Соамортранс".

За четыре года, прошедших со дня основания, изменилось многое. О том, что сделано, что еще предстоит, рассказывает руководитель совместного предприятия:

- Создавая свою фирму, мы в немалой степени рассчитывали на известное постановление Н В 540 о свободных экономических зонах. Пожалуй, не только Дальний Восток, но и в стране мы были первыми, решившимися на такой шаг. Заманчивым казалось то, что на два года мы освобождались от уплаты налога на прибыль.

Впрочем, известную смелость в числе первых среди иностранных инвесторов проявил и наш зарубежный партнер: не дожидаясь никаких дополнительных, более весомых, гарантий, "Линкфул" внесла значительную сумму, позволившую нам купить мощную перегрузочную технику. Было приобретено много большегрузных погрузчиков и различное оборудование, что, конечно, и позволило не только встать на ноги, но и до сих пор держаться на плаву, перерабатывая ежегодно более двух миллионов тонн груза.

К сожалению, когда постановление было отменено, мы были вынуждены возместить государству порядка пяти миллиардов рублей. Сумма значительная даже по нынешним временам! И тем не менее выстоять удалось. Во многом благодаря и тому, что после первого года работы инвесторы единодушно отказались от дивидендов, решив направить их на развитие новой компании.

Нужно отметить, что если раньше грузопоток был представлен экспортным и импортным направлением, а также каботажем, то в связи с различными изменениями в стране мы потеряли не только каботаж, но и импорт. На данный момент остался лишь экспорт. Сегодня наша фирма перерабатывает металлы различных видов - черные, холоднокатаные, а также пилломатериалы, круглый лес. Исчез чугуи, который составлял львиную долю в общем грузопотоке: из-за повышения железнодорожных тарифов, снижения цен отправлять

его стало невыгодно.

Когда мы только начинали, конкурентов у нас практически не было. Все были готовы платить приличные деньги, чтобы только грузы шли через порт. После того как Владивосток перестал быть закрытым, когда в том же направлении начали работать Порт Восточный, Хасан, Рыбный, появилась мощная конкуренция. К примеру, возьмем Владивосток. Разница всего в 180 километров, а доставка тонны металла на 1-3 доллара дешевле. Тот, кто везет груз, деньги свои считать умеет, вот почему Владивосток в этом смысле стал более привлекательным.

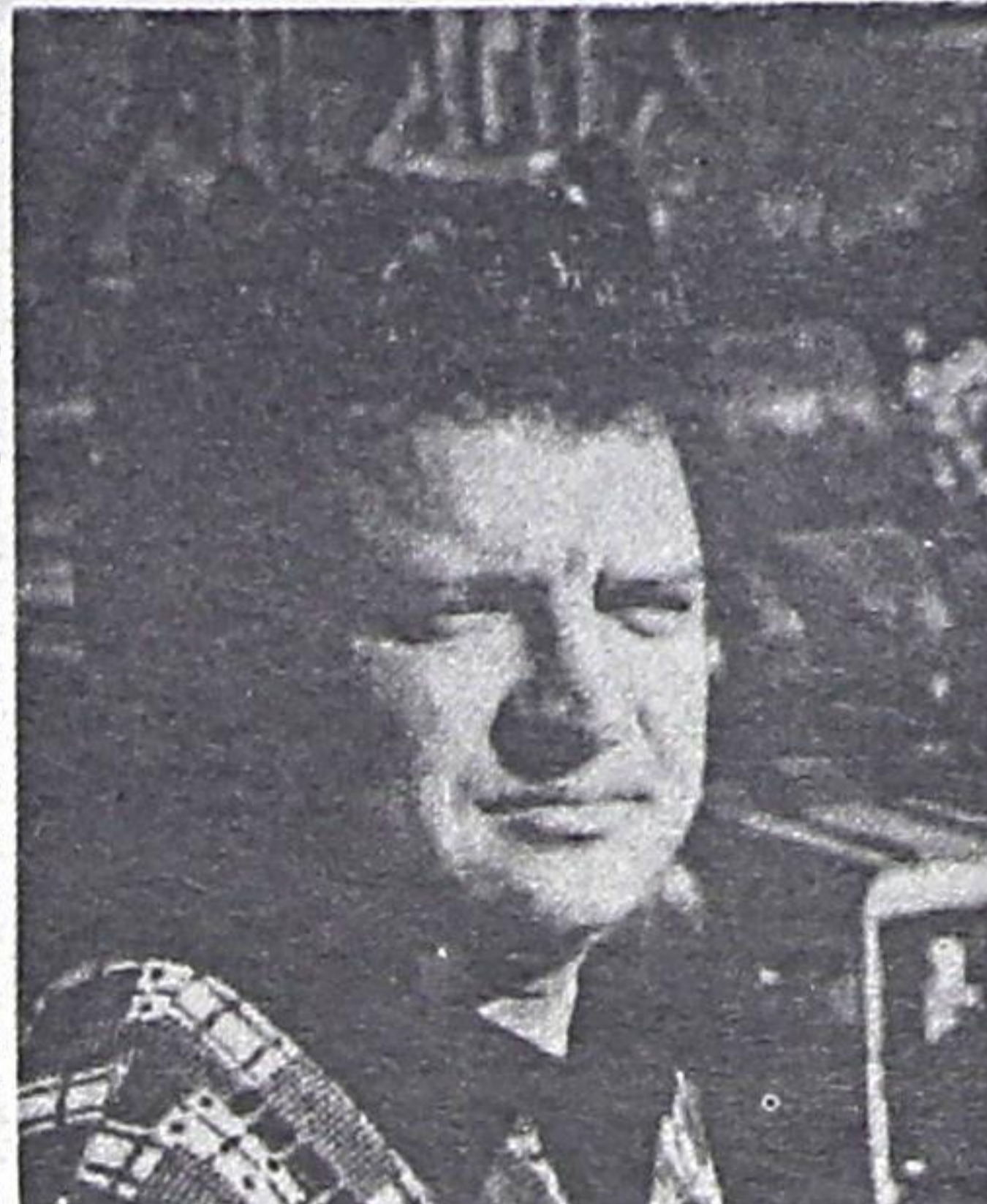
Помимо прочего Магнитогорский комбинат сделал вроде замечательное дело - вошел в строй действующих remarkable стан-2000. Не вместе с Карагинским он выбросил на рынок столько металла, что цена одной его тонны упала где-то на двадцать-тридцать долларов. Иностранцы, которые поначалу готовы были платить без разговора называемые нами суммы, теперь торгуются. Приходится идти на снижение ставок: рынок диктует.

Есть и еще одна проблема. Если раньше мы могли держать деньги в банке, получая определенный процент отчислений, то есть всегда существовал резерв, которого хватало на зарплату, закупку запасных частей, ремонт и строительство, то в этом году, в нынешней ситуации, работаем "с колёс". Иностранцы не подводят, деньги перечисляются по условиям договоров не позднее месяца со дня отгрузки. Но после оплаты

всех налогов остается сумма, которой едва хватает на выплату зарплат и на то, чтобы поддерживать в надлежащем состоянии технику. И поскольку поступления платежей неритмично (с февраля по апрель мы перерабатывали их в полтора раза больше среднемесячных объемов, а скажем, в июле намного меньше), возникает частичная безработица, когда люди вынуждены уходить в отпуск. Правда, особой паники по этому поводу не возникает - все работники, а их в "Мэконе" 430 человек, к ситуации относятся с пониманием. Сегодня работы нет - завтра она будет, и возможность хорошо заработать.

Конечно, мы думаем о перспективе. Времена, когда на железной дороге в наш адрес скапливались тысячи вагонов, прошли. Приходится учитывать непомерное увеличение налогов, тарифов, в том числе и на электроэнергию. За счет чего могли бы мы выжить? Характерная особенность предприятия - его универсальность. Любое предложение может быть реализовано. Практически вне конкуренции мы в переработке сверхтяжелых грузов весом свыше двадцати тонн. Если возникнут трудности с металлом, можем постепенно перейти на перегруз круглого леса, поставщики которого готовы увеличить объемы поставок. Есть и еще резерв - поставки более качественной и, разумеется, более ценной на рынке продукции. Надеемся, что возможность нормальной работы будет, и мы постараемся ее не упустить.

Наталья ХОМЕНКО.



Создавая свою фирму, мы в немалой степени рассчитывали на известное постановление Н В 540 о свободных экономических зонах. Пожалуй, не только Дальний Восток, но и в стране мы были первыми, решившимися на такой шаг. Заманчивым казалось то, что на два года мы освобождались от уплаты налога на прибыль.

Есть и еще одна проблема. Если раньше мы могли держать деньги в банке, получая определенный процент отчислений, то есть всегда существовал резерв, которого хватало на зарплату, закупку запасных частей, ремонт и строительство, то в этом году, в нынешней ситуации, работаем "с колёс". Иностранцы не подводят, деньги перечисляются по условиям договоров не позднее месяца со дня отгрузки. Но после оплаты

ШО ПУШЕНИЯМИ ЯКИВШИ

Сергей КРИМОВ,
начальник

производственного комплекса

Судьба у Сергея Ивановича начальника комплекса квалифицированного персонала и наличие запасных частей. Если с первым проблем сегодня не возникает, люди своим рабочим местом дорожат, да и специалисты подобрались классные, не вчерашние школьники, то с поставкой сменнозапасных частей, материалов трудностей хватает. Приходится звать и рационализаторской деятельностью, и, поскольку голь на выдумки хитра, безуспешно.

Судьба у Сергея Ивановича начальника комплекса квалифицированного персонала и наличие запасных частей.



Если с первым проблем сегодня не возникает, люди своим рабочим местом дорожат, да и специалисты подобрались классные, не вчерашние школьники, то с поставкой сменнозапасных частей, материалов трудностей хватает. Приходится звать и рационализаторской деятельностью, и, поскольку голь на выдумки хитра, безуспешно.

Ну а что касается вчерашних школьников, подготовки молодой смены, то последние ученики приняли в комплексе механизации в прошлом году. В нынешнем, экономическом тяжелом, высококлассных специалистов хватает, приходят отовсюду, с того же Дальмормонтажа, выбор есть - рынок, одним словом.

от этой затеи отказались. Высококласных специалистов хватает, приходят отовсюду, с того же Дальмормонтажа, выбор есть - рынок, одним словом.

Во всех минусах нынешнего существования находит Сергей Иванович и существенный плюс: сегодня, когда объемы перегрузочных работ снижаются, появляется возможность больше уделить внимания ремонту, техническому обслуживанию. А хозяйство у ПКМ-2 и его начальника серьезное - мощные портальные краны, серьеозная техника. И всё требует неусыпного внимания.

Наталья Хоменко

расскажет о порте

Лариса ЗУДОВА, генеральный директор АО "Информационные системы".

Масштабы компьютеризации порта впечатляют. Уверенно, можно сказать, обыденно работают с самой современной техникой тальманы, учетчики, персонал многочисленных складов железнодорожной группы.

Территория порта достаточно протяжена, информация стекает в одно место - здание информационно-вычислительного центра порта, дочернее предприятие порта - АО "Информационные системы". С его генеральным директором Ларисой Петровной Зудовой беседует корреспондент "НР".

- Каким путем шел порт к такому высокому уровню компьютеризации обработки информации?

- Если одним словом, то этот путь эволюционен. Вычислительный центр порта - один из старейших в городе, ему 22 года. В разные годы порт последовательно использовал вычислительную технику всех поколений, получая максимум того, что она могла дать. Сама же информационная сеть порта ни разу коренным образом не ломалась, совершенствовалась.

Сегодня информационная система порта работает на базе современного вычислительного комплекса производства ДЕС (США).

Информация, введенная, например, на перегрузочном комплексе на мысе Астафьева, может быть мгновенно использована, скажем, в управлении порта. Территориальная удаленность не имеет значения - функционирует единая информационная сеть.

- С какой целью ИВЦ порта был преобразован в дочернее предприятие?

- В 1991 году в стране все преобразовывалось, попробовали и мы. Порт преследовал свои цели - снизить расходы на содержание ИВЦ и не тратить время на мелочную опеку: снабжение, организацию труда и т. д., чтобы мы сами решали большинство своих проблем. Мы же как раз стремились к самостоятельности и хотели зарабатывать больше.

Пятилетний срок самостоятельной работы позволяет подвести промежуточные итоги: самостоятельность есть, зарабатывать стали больше, наши услуги для порта стали дешевле.

- Как же сочетаются такие противоречивые вещи: вы стали больше зарабатывать, а порт стал меньше тратить?

- Порт стал меньше тратить потому, что в течение всех пяти лет мы вела жесткую борьбу за снижение себестоимости оказываемых услуг. Путь для этого стандартен: экономия электроэнергии, воды, материалов, рациональная организация труда. У нас действует другая организация труда, на небольшом предприятии легче создать условия оплаты труда, стимулирующие производительный труд.

Мы стали больше зарабатывать за счет того, что кроме порта работаем и в городе, где наши услуги пользуются высоким спросом, конкурентноспособны по цене и по качеству.

- Каковы ваши взаимоотношения с портом в ранге дочерней фирмы?

- Наши деловые взаимоотношения практически не изменились, но стали четче оговорены, работаем на договорной основе. Мы полностью продолжаем выполнять функции информационно-вычислительного центра порта, координируем все работы по АСУ-порту. Финансовые отношения - порт нам платит за наши работы, мы платим за услуги порта и делимся с ним своей прибылью пропорционально вкладу порта в наш уставный фонд. Работа для порта по-прежнему является нашей основной деятельностью.

- Удалось ли в ранге самостоятельной фирмы реализовать какие-то проекты?

- Создание четыре года назад в городе узла телекоммуникационной системы "Спринт" и предоставление предприятиям города самых современных услуг международной связи. У нас около сотни клиентов, и доходы от этого вида деятельности уже сопоставимы с доходами от работы в порту.

В частности, именно через наш коммутационный узел сегодня весь город получает выход в ИНТЕР-НЕТ. Мы являемся также официальным провайдером этой услуги, предоставляя ее по доступным ценам. Услуга сети "Спринт" - это быстрорастущий сектор нашей деятельности.

Стивидор с АСТАФЬЕВА

Сергей КУНДАС,
старший стивидор четвертого комплекса

Мы не застали на месте начальника четвертого комплекса В. Мартынюка, отлучился по делам и его заместитель, В. Кисляев. В таких случаях, как правило, приходится долго ждать или откладывать встречу. Но, на нашу радость и удивление, оказалось, что здесь есть еще один заместитель - старший стивидор С. Кундас.

Сразу почувствовалось, что человек отлично владеет ситуацией на комплексе, хорошо знает коллектив и любит свою работу. А еще обращает свое внимание на честность Сергея Михайловича. Ну, чтобы, к примеру, не расхваливать приехавшим журналистам своего отца, тем более, что его уже нет в живых? Нет, он сказал много о нем хорошего и с небольшим оговорением добавил: "Хотелось, чтобы он был лучше, но родителей не выбирают, и я свято храню его военный билет - он и воевал, и был в плену..."

Впрочем, и сам Сергей Михайлович человек военный - старший лейтенант запаса. Довелось даже некоторое время послужить на печально известном крейсере "Минск". И он никак не хочет верить, что, продавая его, не сняли всю секретную аппаратуру, которой было на корабле немало. Вообще разговаривать с ним интересно на любую тему, но главное - это работа, которой он отдал уже 16 лет. И первый наш вопрос-просьба - сравнить время, как говорится, доперестроечное и настоящее.

Работать стало интереснее, потому что у нас сейчас больше самостоятельности. Даже сами заключаем договоры, конечно, подписывает их начальник порта. Выходим со своими предложениями, и нас обязательно внимательно выслушают. Раньше такого не было.

- И все же, на какое предприятие ни придешь, везде жалобы - то задержка зарплат, то она очень крохотная...

- Представь, и зарплата неплохая (конечно, она зависит строго от вклада человека), и

задержек не бывает - два дня, неделю я не считаю задержкой.

- Но не может быть, чтобы не было никаких проблем!

- Конечно, проблемы есть. Одна из них - после перестройки в погоне за заработками, немного ослабили внимании к технике безопасности. Слава Богу, в последнее время нет серьезных травм. И все же руководство поставило цель довести технику безопасности до застойного уровня.

- Это так необходимо?

- Обязательно! Это здоровье наших людей. И им небезразно в коем случае превентивно. Сейчас ежеквартально нас проверяет комиссия из 10-12 человек. Так сказать, чтобы не раскисли. А вообще работать было и раньше интересно - приходили филиппинские, китайские суда...

- В чем особенность работы стивидора?

- В первую очередь, ответственностью - все наше руководство прошло через эту школу.

- Судя по тому, что на комплексе нет простоев, есть зарплатки, у вас стабильный коллектив?

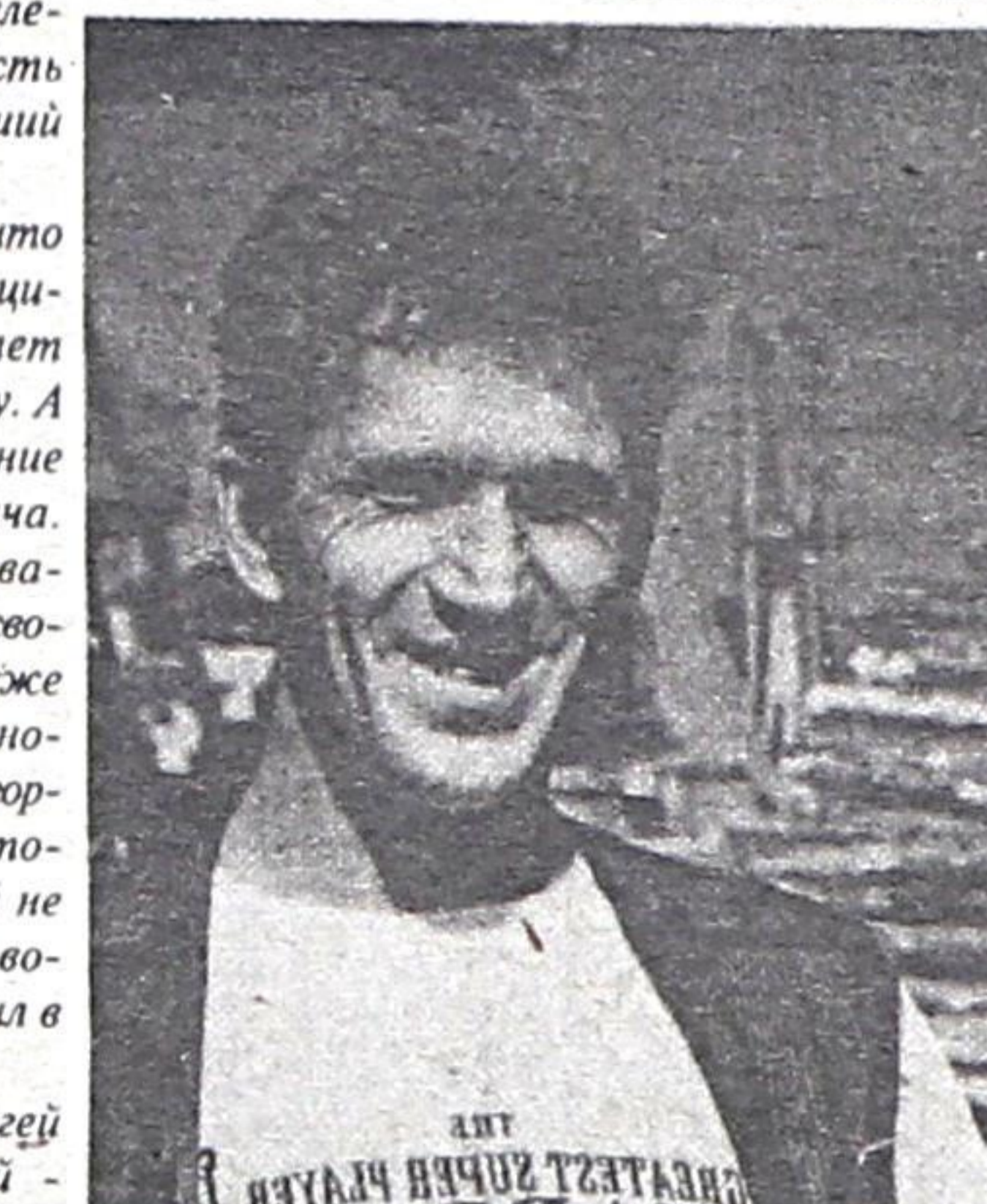
- Стабильный и очень надежный.

- И последний вопрос - насколько о своей личной жизни.

- Родился на Сахалине, мать и сейчас живет там. Женат, на следующий год сын пойдет в школу. Квартиру получил от порта. Успел еще бесплатно.

- Спасибо за беседу. Признаться, что-то не припомню, чтобы в последнее время посещал такой стабильный, очень напряженно работающий коллектив.

Владимир ТАРУСИН



Сразу почувствовалось, что человек отлично владеет ситуацией на комплексе, хорошо знает коллектив и любит свою работу. А еще обращает свое внимание на честность Сергея Михайловича. Ну, чтобы, к примеру, не расхваливать приехавшим журналистам своего отца, тем более, что его уже нет в живых? Нет, он сказал много о нем хорошего и с небольшим оговорением добавил: "Хотелось, чтобы он был лучше, но родителей не выбирают, и я свято храню его военный билет - он и воевал, и был в плену..."

В первую очередь, ответственностью - все наше руководство прошло через эту школу. Судя по тому, что на комплексе нет простоев, есть зарплатки, у вас стабильный коллектив? Стабильный и очень надежный. И последний вопрос - насколько о своей личной жизни. Родился на Сахалине, мать и сейчас живет там. Женат, на следующий год сын пойдет в школу. Квартиру получил от порта. Успел еще бесплатно. Спасибо за беседу. Признаться, что-то не припомню, чтобы в последнее время посещал такой стабильный, очень напряженно работающий коллектив.

ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ

Штрихи к портрету

Маяк Николаевич БОБЛАКОВ приехал в порт в 1953 году и начал работать грузчиком 1-го района. Восемь лет назад стал пенсионером, но продолжает работать береговым матросом морвокзала 17 лет руководил одним из лучших бригад, награжден Орденом Ленина, Почетный работник Министерства морского флота, дважды избирался депутатом городского Совета... И т.д. и т.п.

Это потом придумали обозвать нас иностранным словом - докер. А мы были просто грузчиками, вспоминает Павел Николаевич. Крутое катанье, плоское таскали. И вся премудрость.

В Находке 1953 года было 50 тысяч жителей, кругом один барак, но эта сторона порта уже всю работу - одиннадцать причалов. Переваживали народные грузы - в мешках, в ящиках, лес и металл... Техники не было, три электропогрузчика на весь первый район. Был у грузчиков только так называемый конвейер: мешок на спину - и пошел! А были мешки и по 165 кг - кубинский сахар, тут уж его валиком катили или адво-ем за углы... Ноги ломали, калечились, все было...

Где-то в 56 году додумались делать поддоны, стало полечше. А сколько было разных соревнований - Павел Николаевич даже вспомнить все не смог, вот, пожалуй, только массовое движение в порту было "За находкинский час" - надо было восьмичасовую норму выполнить за семь, всей бригадой. И выполняли, особенно, к концу года мощный напор был - план, план, план! Было, что и четыре смены из порта не уходило, потом домой шли, как тараканы, dustом посыпанные. Но это летом, а зимой работы было мало, суда на север не ходили, занимались уборкой территории, как-то ремонт портового хозяйства.

А жили поначалу на пароходе "Девина", пришвартованном там, где сейчас Дальтефлот. Потом переехали в общежитие на Луначарского, где сейчас ГУВД. Самое "веселое" было в городе, даже вспоминать не хочется.

Пять начальников порта пережил Павел Николаевич, с добрым юмором говорит о Казаране, про которого ходило много забавных анекдотов, повторялись его фразы с армянским акцентом. Например, увидел он на причале большую лужу и строго сказал начальнику района: "Почему вода валится?" Хорошую дисциплину в порту держал.

Запомнись и Юрий Иванович Островский - каждого грузчика знал по имени. При нем один из лучших бригадиров - Боблаков - был награжден Орденом Ленина. Вообще, в прошлом году я писал подшивки городской газеты, и фамилия Боблакова не сходила с ее страниц в 50-х и 60-х годах.

Жаль, не уложишь в газетные строчки большую жизнь человека - и трудовую, и пенсионерскую.

Геннадий ФОКИН



В компромиссах рожденное единство

Валерий ВИНОГРАДОВ, заместитель председателя профкома АО

Очень многим могут гордиться сегодня труженики торгового порта - здесь для людей предоставлены все блага. Чтобы трудиться, отдыхали и жили портовики в нормальных условиях и в нынешнее сложное время, постоянно заботится профсоюз. О будничных делах профсоюзной организации - наш разговор с заместителем председателя профкома АО НМТП Валерием Николаевичем Виноградовым.

На многих предприятиях города уже и о слове-то таком "профсоюз" давно забыли, не говоря о чем-то другом. Как Вам удалось не только сохранить эту общественную организацию, но и приумножить ее потенциал?

Этого хотели прежде всего сами портовики. Не стали в большинстве своем изменяться, вступая во вновь организующиеся профсоюзные организации. И только выиграли от этого. Профсоюз объединяет 3 тысячи 886 человек. И он живет, что называется, полноценной жизнью. Совместно и в равных долях с администрацией профком принял участие в составлении коллективного договора, который был принят в подразделении порта. И этот договор не остался на бумаге, он работает, являясь своего рода третейским судьей в возникающих трудовых спорах. В нынешнем году на комиссиях по трудовым спорам было отменено 9 приказов, и з д а н н ы х руководителями как незаконные. У профсоюза под контролем все нюансы Кодекса законов о труде. И все портовики хорошо знают об этом.

Очень часто работающие на производстве возмущаются по поводу того, что профсоюзные взносы с них взыскивают постоянно, а куда и на что они уходят - неизвестно. Возникают ли подобные вопросы у портовиков? А какие прекрасные праздники готовятся ко Дню работников морского и речного транспорта, Новому году, Международному женскому дню 8 Марта, 23 февраля, 9 Мая! Все они начинаются с сердечных поздравлений, пожеланий, подарков, а заканчиваются хороводами, концертами художественной самодеятельности.

Думаю, что нет. Поскольку всем работающим у нас предоставляется возможность решить многие свои социально-бытовые проблемы за счет средств профсоюза, соцстраха либо самого предприятия.

По-прежнему порт строит жилье для своих тружеников. Люди имеют возможность получать ссуды, материальную помощь. Предприятие оплачивает учебу детей портовиков и специалистов, требуемых для работы в нашей отрасли.

А хочешь прекрасно отдохнуть - пожалуйста! Вручат льготные, а то и вообще бесплатные путевки на курорты, в санатории, профилактории, дома отдыха, на турбазы в любое время года. Необходимо отправить ребенка в оздоровительный лагерь - также обращайтесь в профком, и все будет улажено.

Традицией стали для всего нашего коллектива поездки родителей с детьми в цирк. В нынешнем году нашим труженикам в качестве подарка были организованы круизы в южнокорейский порт Пусан и морские прогулки по акватории залива на теплоходе "Михаил Шолохов".



Незабываемым событием было празднование 300-летия флота, которое проводилось на нашей базе отдыха "Якорь", расположенной вблизи яхт-клуба "Антарес".

Кстати сказать, порт остался одним из немногих предприятий, которые не отказались от своих так называемых социально-культурных объектов, а по-прежнему содержат их...

Да, это так. И подобных объектов у нас - немало: Дом спорта "Портовик", профилакторий "Жемчужный", где оздоравливаются все от мала до велика: и наши ветераны, и детсадовцы, базы отдыха "Якорь" и "Серебряный ключ" (последняя расположена в тайге в 80 километрах от Партизанска), оздоровительный лагерь "Лебединое озеро". Оставили мы в своем ведении и 3 детских сада (№ 41, 53, 48).

Трудно, конечно, порту отремонтировать и содержать в должном порядке такое беспокойное хозяйство. Но и руководство порта, и профком едины во мнении, что без всего этого не обойтись. Это дает заряд в труде, бодрость, энергию и вообще поднимает настроение, желание жить и работать. Что, согласитесь, немаловажно в наш трудный век. Именно поэтому совместно идем на компромиссы, находим пути выхода из той или иной ситуации.

На решение каких из, так скажем, глобальных проблем профком будет нацелен в ближайшее время?

На подготовку к заключению нового единого коллективного договора, в который наряду с портом войдут и дочерние предприятия - АО "Ромазан", АО "Морвокзал", ТОО "Мэкона", ТОО "Интернаб". Этот шаг опять же делается для того, чтобы все работники названных предприятий были защищены и в трудовом, и в социальном аспекте.

Помимо этого самое непосредственное участие принимаем и в подготовке к 50-летию порта. Конечно же, не оставляя будничных дел.

Ирина ШУМЕЙКО

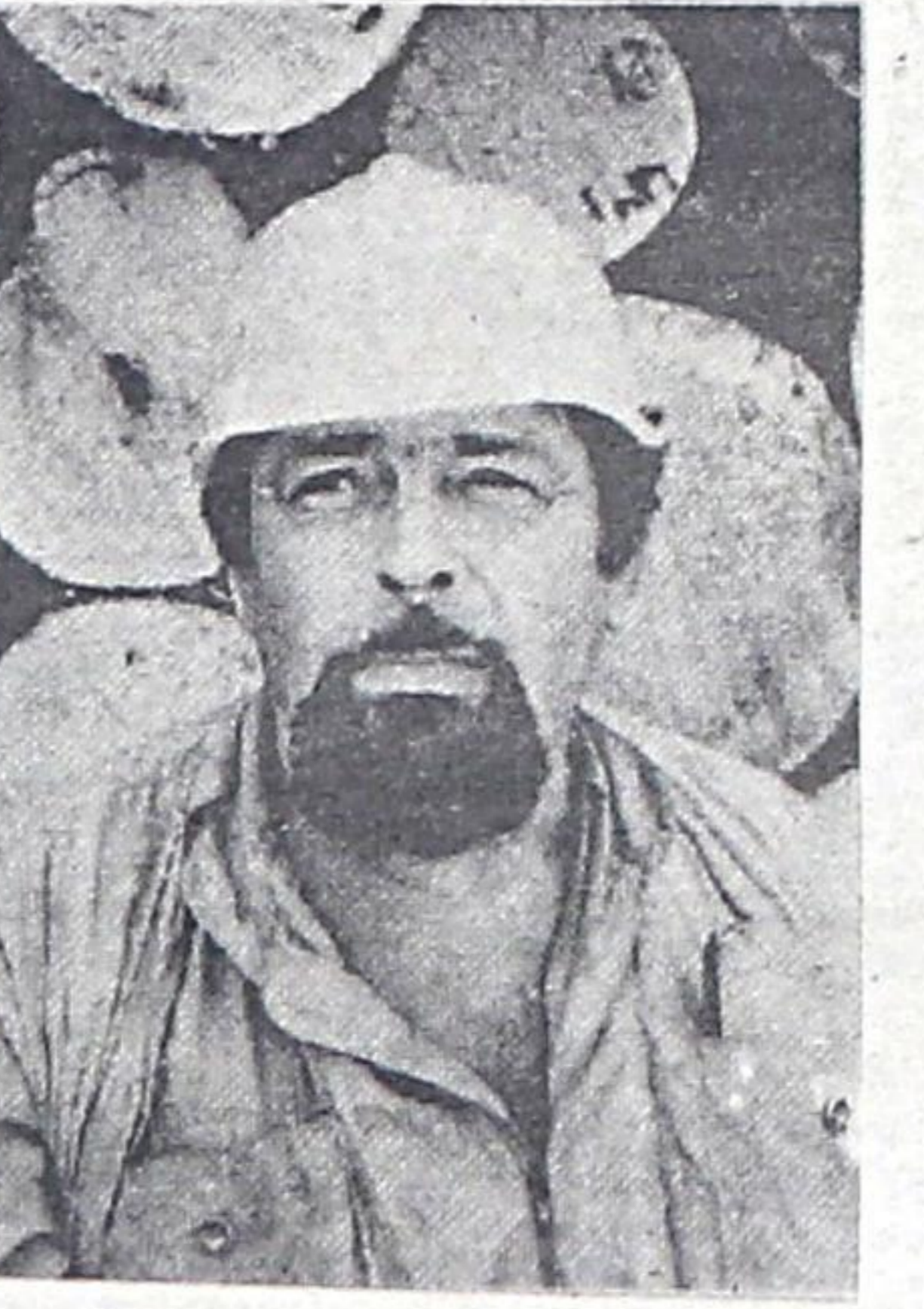
БРИГАДИР В СВОИХ ЛЮДЯХ УВЕРЕН

Как-то слышал объяснение понятия докер: "Ну, это примерно то же самое, что и грузчик". Если бы тот, кто это сказал, хоть раз побывал на причалах мыса Астафьева и посмотрел на работу этих "грузчиков", ему бы стыдно стало за свои слова. Во-первых, это, как правило, грамотные, умные люди. Во-вторых, просто не каждому дано суметь всю рабочую смену быть в постоянном нервном напряжении. По крайней мере, мы не рискнули подойти близко к месту погрузки судна-лезовоза - новичку просто невозможно сориентироваться, откуда ожидать большую опасность: тут кран движется, тут бревно висит над головой. А им хоть бы что.

Конечно, опыт приходит с годами. А ведь работа такая, что надо надеяться не только на себя, а и быть уверенным в своем товарище. Когда мы разговорились на эту тему с бригадиром В. Киндурисом, Виктор Антонович признался, что за годы своего бригадирства многих просто повыгонял: пришел раз-другой на работу полупьяный - нечего тебе делать в этом коллективе. Достаточно сказать, что в настоящее время 98 процентов работ механи-

зировано. А техника не любит разгильдяйства...

Служил Виктор Антонович в морском дивизионе рядом с причалами торгового порта на мысе Астафьева. А когда после службы решил остаться в Находке, недолго думая, и пришел сюда работать. Трудно сказать, сколько пришлось привыкать к труду докера, но когда руководство



порта предложило стать бригадиром, были сомнения. Возможно, и отказался бы, да сказали, что, если возьмешь бригаду, дадим квартиру. А жить с семьей на семи квадратах, да еще платить хозяйке, уже порядком надоело. И если до этого отказывался на такое же заманчивое предложение - получишь квартиру, если вступишь в партию, то тут согласился. И фактически создал новый, "свой" коллектив, когда на каждого его члена можно положиться, как на себя.

Вот уже более тридцати лет Виктор Антонович относится к тем людям, которые с удовольствием идут на работу, а с работы, с еще большим удовольствием, домой, где тоже забот невпроворот - дети, внуки... А еще есть любимое занятие - выехать в тайгу. И, честно сказать, даже немного позабывал этому человеку - его как бы не коснулись все наши катаклизмы с переходом в рынок - не пришлось менять своих убеждений, практически никогда не задерживалась зарплата. Да и не жаловался никогда, что мало получал, тут же с гордостью добавляя: "Мы эти деньги зарабатываем напряженным и опасным трудом!"

Владимир Тарусин.

Цифры и факты

- 1946 г. - построены первые 100 погонных метров причала
1947 г. - образован Находкинский морской торговый порт
1956 г. - закончено строительство первой очереди, что позволило увеличить грузооборот с 500 тысяч тонн до 1,4 млн тонн.
1962 г. - за внедрение пакетного метода погрузки бригадир депутат Верховного Совета РСФСР Г.А. Маяков удостоен большой серебряной медали ВДНХ.
1964 г. - открыт учебно-курсовой комбинат в порту. В настоящее время производит обучение и аттестацию по 50 рабочим профессиям, в том числе и водителей категорий "В" и "С".
1966 г. - порт награжден орденом Трудового Красного Знамени
1968 г. - закончено строительство второй очереди порта
1971 г. - введен в эксплуатацию Дом спорта "Портовик"
1973 г. - введен в эксплуатацию первый специализированный контейнерный терминал на мысе Астафьева
1973 г. - переработано рекордное количество груза за всю историю порта - 9 млн 200 тысяч тонн
1976 г. - Находкинский морской торговый порт занесен в Книгу трудовой славы Приморского крайкома КПСС, крайисполкома и крайсовпрофа. Вручено Красное Знамя на вечное хранение.
1982 г. - принял своих первых пациентов санаторий - профилакторий "Жемчужный"
1992 г. - порт преобразован в АО "Находкинский морской торговый порт"
В начале 1995 года приступил к эксплуатации буксир-кантовщик "Ермак", изготовленный по заказу АО на верфях Республики Корея и на сегодняшний день не имеющий себе аналогов на российском Дальнем Востоке.
В настоящее время порт в состоянии поставить у своих причалов 20 судов одновременно и обрабатывать более чем 1500 крупнотоннажных судов в год.
Длина причальной линии порта 3,5 километра.
Производственно-перезрузочные комплексы перерабатывают грузы определенных грузопотоков: Японии, Кореи, Вьетнама, Кубы, Китая, Канады и др.

