

НАХОДЖИНСКИЙ рабочий

Специальный выпуск "НР" №2

26 ДЕКАБРЯ
1998 ГОДА,
СУББОТА,
№239-240
(9356-9357)

ГАЗЕТА ОСНОВАНА 9 АВГУСТА 1945 ГОДА

Учредители:
АДМИНИСТРАЦИЯ г. НАХОДКИ, РЕДАКЦИЯ "НР"

В РОЗНИЦУ - ЦЕНА ДОГОВОРНАЯ



Восточному Порту - 25 лет

Хроника ТРУДОВЫХ будней

27 ДЕКАБРЯ 1973 г. Под загрузку экспортного леса в Японию к первому причалу встал т/х ДВМП "Шадринск".

1974 г. Проектная мощность лесного составляет 330 тыс. кубометров в год. Уже на первом году эксплуатации лесного причала достигнута проектная мощность (при нормативном сроке освоения 18 месяцев). С начала года обработано свыше 80 судов.

Причал работал как 4-й район Находкинского торгового порта, а 28 февраля 1974 года приказом по ММФ № 36 присвоено название: "Морской торговый порт "Восточный порт". Он включен в состав ДВ пароходства приказом по ДВМП.

Создано автохозяйство. С четырех до 64 автомашин вырос автопарк. Здесь трудятся 105 человек.

Для обеспечения потребности в подготовке кадров создан учебно-курсовой комбинат. Обучение и проверка знаний ИТР, руководителей и специалистов портовых объектов, индивидуальное консультирование, повышение квалификации - все это можно получить здесь. Коллектив комбината - 9 специалистов и 50 совместителей.

Создан портовый флот. 11 судов предназначены для обеспечения выполнения работ при швартовке судов у причалов и выполнения хоз. работ на акватории порта. Около 200 человек работает здесь.

Декабрь 1975 г. Вступил в строй щеповой комплекс, пропускная способность - 800 тысяч тонн технологической щепы в год.

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

Сдан в эксплуатацию причал № 32.

Энтузиазм плюс профессионализм

УВАЖАЕМЫЕ ДОКЕРЫ И ИНЖЕНЕРЫ, РАБОЧИЕ И РУКОВОДИТЕЛИ, СТРОИТЕЛИ И ВETERАНЫ ВОСТОЧНОГО ПОРТА!

В ЭТИ дни мы отмечаем замечательный юбилей: 25-летие Восточного порта. Развитие экономики Дальнего Востока, активное освоение природных богатств вызвали необходимость сооружения в Находке крупнейшего торгового порта, активное строительство которого развернулось в 70-х годах.

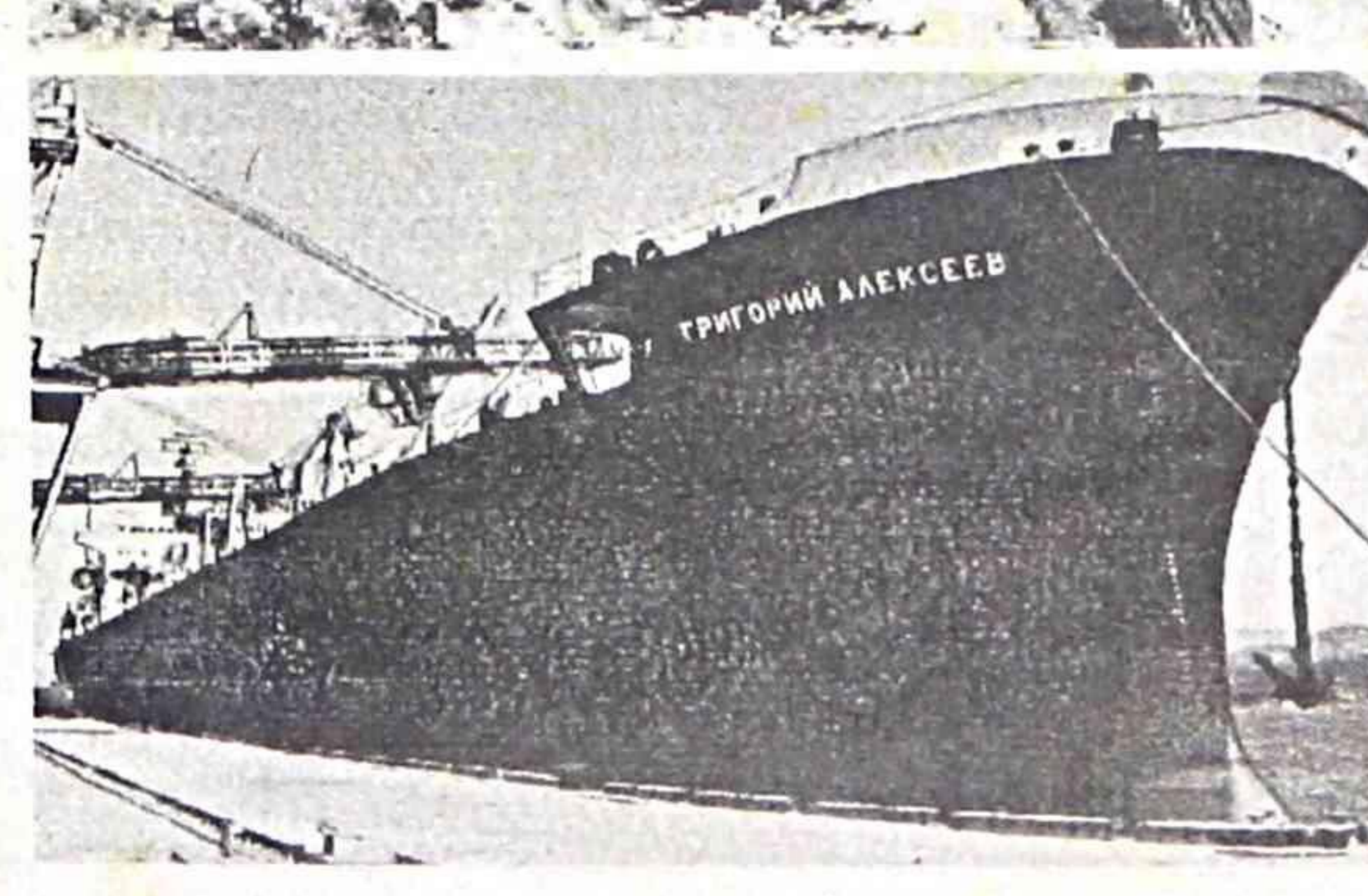
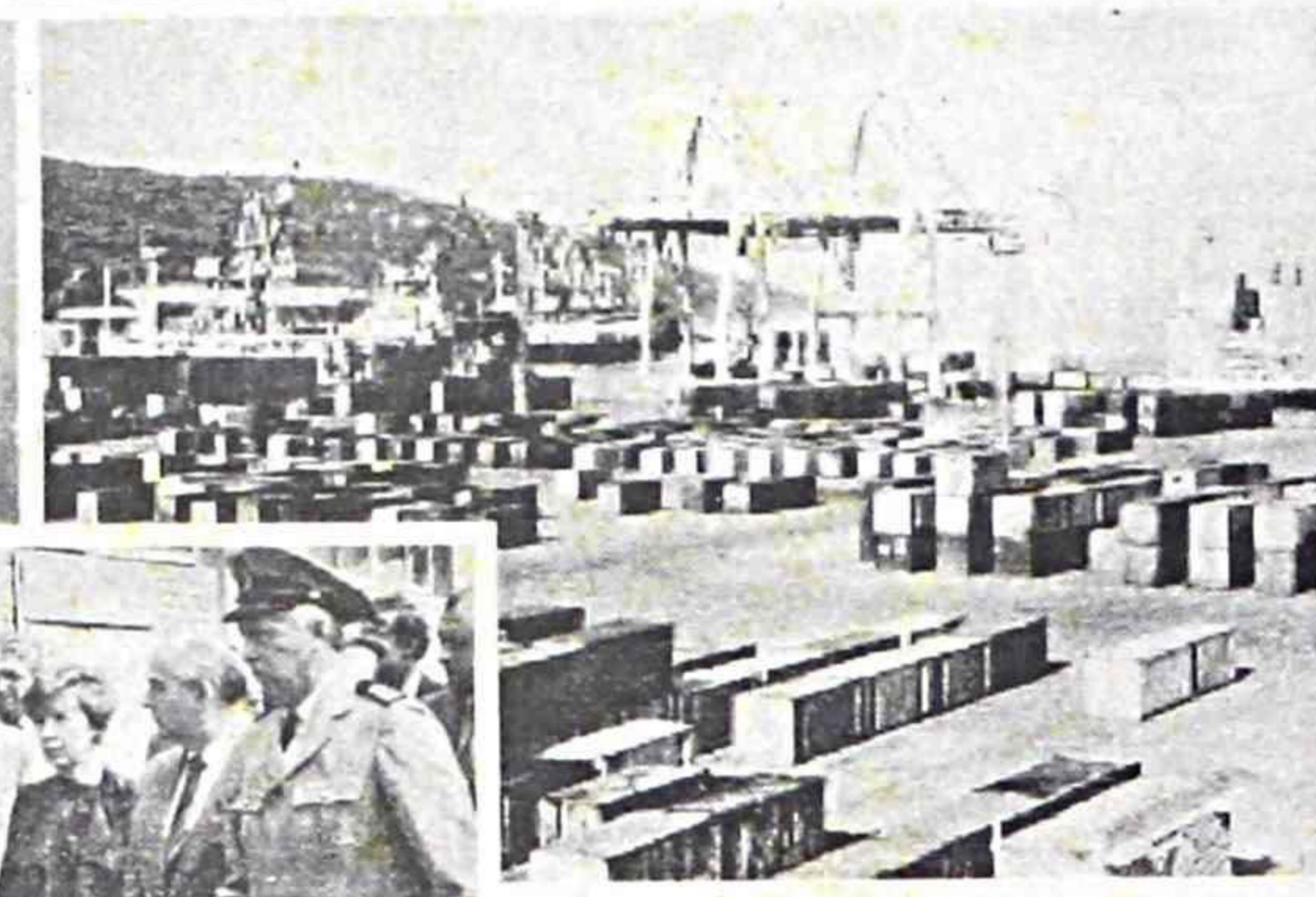
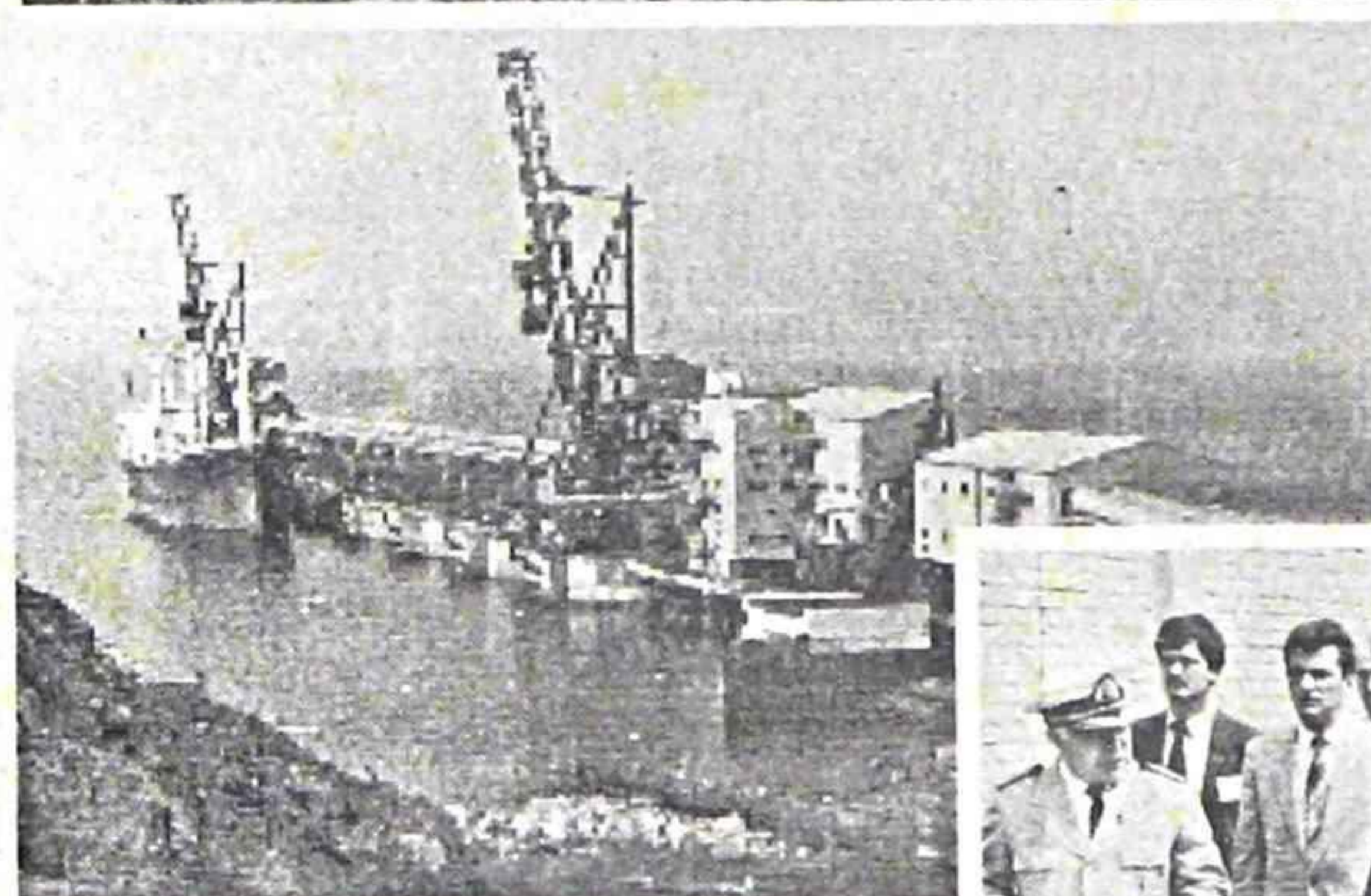
Уникальность порта несомненна: он вырос в красивейшем уголке России, и строили его замечательные люди, по комсомольским путевкам прибывшие на берег Тихого океана из разных уголков страны. Энтузиазм и профессионализм специалистов позволили в кратчайшие сроки превра-

тить его в предприятие, соответствующее лучшим мировым стандартам. Название "Восточный порт" стало понятным без перевода во многих странах мира.

К сожалению, свой 25-летний юбилей портовики встречают в очень не простой ситуации.

Но, как и в прежние времена, они надеются на собственные силы. Надежды на будущее связаны и с той ролью, которую порт играет во внутренней и международной экономической системе.

Дорогие портовики! От всей души поздравляю вас с праздником родного предприятия, желаю крепкого здоровья вам и вашим семьям, хорошего настроения и добрых перемен! С искренним уважением, Виктор ГНЕЗДИЛОВ, МЭР ГОРОДА НАХОДКИ.



Хроника ТРУДОВЫХ будней

1977 г. Планирование, учет, контроль и оперативное управление осуществляются с помощью ЭВМ. Пропускная способность при этом возрастает в 1,5 - 2 раза и время нахождения в порту сокращается.

Сдается причал № 31.

Декабрь 1978 г. Введен в эксплуатацию угольный комплекс. Проектная мощность - 6 млн 240 тыс. тонн угля в год.

1990 г. Сдан в эксплуатацию 5 причал контейнерного терминала.

4 августа 1992 г. Восточный порт перешел на новые формы хозяйствования - начал работать как акционерное общество открытого типа.

Февраль 1994 г. Создана морская администрация порта Восточный.

5 февраля 1995 г. На территории контейнерного терминала создан ВМКС (Восточный международный контейнерный сервис). Учредители: 50% уставного капитала ОАО "Восточный порт" и по 25 процентов австралийская компания "Пи Энд ОУ" и американская "СИ Лэнд Сервис Интернешнл".

Август 1998 г. На территории бывшего щепового комплекса создан Восточно-Уральский терминал.

Пик грузопереработки на причалах порта приходился на 1988, 1989, 1990 годы, объем переработанных грузов составлял более 11 млн тонн ежегодно. В 1986 году по объему грузопереработки порт вышел на 1-е место в Дальневосточном бассейне. По итогам работы за 1988 год Восточный порт награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. В честь 50-летия Приморья порт занесен на краевую Доску Почета.

Мы хотим всем рекордам



КРАСНО ИГРАЛ НА ФОРТЕПИАНО И САКСОФОНЕ, БЫЛ ПОСТОЯННЫМ УЧАСТНИКОМ ЗНАМЕНИТОГО НА ВСЮ ОДЕССУ ЭСТРАДНОГО ОРКЕСТРА ОПМФ-А, ГДЕ ШТАТНЫМИ КОНФЕРАНСЬЕ БЫЛИ В. ИЛЬЧЕНКО И М. ЖВАНЕЦКИЙ. ВЫСОКИЙ, ЭЛЕГАНТНЫЙ, РОЗОВОЩЕКИЙ, ДОБРОЖЕЛАТЕЛЬНЫЙ, ОН ОЧЕНЬ ПРАВИЛСЯ ЛЮДЯМ, ЛЕГКО НАХОДИЛ ОБЩИЙ ЯЗЫК В ЛЮБОЙ КОМПАНИИ. БЫЛ ДОБР И НЕКОНФЛИКТЕН.

После окончания института в 1961 году получил назначение в Находкинский морской торговый порт, где работал стивидором, диспетчером, технологом, начальником нового грузового района на м. Астафьева. С 1973 года назначается заместителем начальника порта Находка по Врангелю, а с 1974 года - начальником нового Восточного порта. В этом качестве он работал до сентября 1987 года, пока не

ВИКТОР Андреевич Васянович родился в апреле 1939 г. в г. Измаиле, в 1956 году поступил в Одесский институт инженеров морского флота и закончил его в 1961 году по специальности эксплуатация водного транспорта. Пре-

Душевных сил на всех хватало

получил новое назначение на Кубе.

Конечно, 13 лет руководить портом в тот период интенсивного строительства при жестком контроле партийных органов в ходе строительства объектов было очень не просто и требовались хорошее здоровье, запас душевных сил и оптимизма для того, чтобы противостоять постоянному давлению прессу отработавших о преждевременной сдаче недостроенных объектов.

И все это в условиях острой нехватки квалифицированных специалистов, когда много объектов строилось сила-

Леонид ЕФИМИКОВ
Судьба трудна у командиров: по глине, чаще в сапогах, сплывают, забыв тепло квартиры, портянки преют на ногах. Начальник порта Васянович, электросварщик Жан Долгих, перestroитель Исакович - они примером для других. А дядя Вася Каравеев, механизации отец, с рабочим забывает свои, похвалит к месту: "Молодец!" Десятки разных механизмов должны работать, как часы. Какой запал патриотизма! ...Его не ставят на весы. Таких немало одержимых, свою профессию любя, они ей в пылкости ревнивой всецело отдают себя...

ми заключенных, "химиков", людей по оргнабору, когда большинство молодых специалистов жило и рождало детей на плавгостинице "Крильон", а получение комнаты в малосемейке считалось настоящим счастьем для семьи, когда в Находку можно было попасть только морем (электричка еще не ходила), а зимой во льдах на это могло уйти 3-5 часов и т.д.

Виктору Васяновичу удалось собрать хорошую команду соратников: Любенко А. Е., заместители В. Быков (с 1976 г. - Г. ЖЕБЕЛЕВ), Бочков Л. А., Антонова Т. А., Ковалев А. Я., Ярных А. Г., Колесников А.

Ф., завгар Ким К. Н., начальник района С. ШЕПЕЛЬ и многие другие.

С Виктором я познакомился в Одессе, в студенчестве, за долгие годы убедился, что это был настоящий романтик, он по-хорошему любил свое детище - Восточный порт, гордился его успехами. Виктор Андреевич был скромным, никогда не кичился своими немалыми наградами, всегда был готов к компромиссу в общении. Жаль только, что этот прекрасный человек из-за нелепой случайной аварии так рано ушел из жизни. Но осталось то, что было начато при нем, продолжено десятками единомышленников. И поэтому его в порту вспоминают все, кто когда-то пришел с ним и прошагал рядом не один год. **ГЕННАДИЙ ЖЕБЕЛЕВ.**

СЕГОДНЯ ВПЕРВЫЕ Геннадий Прокофьевич Жебелев в нашей газете - в новом качестве. 11 последних лет "НР" знакомил читателей с его точкой зрения генерального директора АО "Восточный порт" и почти столько же - заместителя начальника порта. И поводов тому было много. Те же моменты награждения. За вклад в развитие порта Г. Жебелев награжден орденами Трудового Красного Знамени и "Знак Почета", многими медалями. Нет. Он нигде не ушел и не переехал. В кабинете с известным всему порту плакатом на стене "Кто хочет сделать дело - ищет способ, кто не хочет - ищет причину" уже полгода работает председателем совета директоров акционерного общества. К нему теперь попасть куда проще, чем прежде - теучка бесконечных производственных совещаний переместилась в другой кабинет. Он полон энергии и сил, каким его все любят и уважают. Передав по собственной инициативе бразды правления генеральному своему заместителю Леониду Анатольевичу Бочкову, занимается он теперь делами иного статуса и порядка. "Каких-?" - уточнили мы у Геннадия Прокофьевича.

-Они не новы, прописаны уставом АО и определяют круг задач главного координатора и контролера всей финансово-хозяйственной деятельности порта. Контракты, инвестиции, кадровые назначения, доходы-расходы, перспективы развития - все эти вопросы решаются при согласии и непосредственном участии членов совета. А главное - совет занимается выработкой стратегии предприятия, определением наиболее перспективных направлений деятельности порта.

Если 10, скажем, лет назад этим успешно занимались Госплан, многочисленные НИИ и партийные органы, то за годы перестройки и бесконечных реформ слово "планирование" оказалось в числе хорошо забытых. Эти функции никто на себя не взял, и каждое предприятие отныне выживает как может. Восточный за эти годы пережил моменты взлетов и падений, но неизменно занимался развитием действующих мощностей, их наращиванием. Уже в условиях рынка были завершены работы второй очереди угольного комплекса общей стоимостью 30 млн долларов. Если 5 лет назад угольный комплекс перегружал 6, 2 млн тонн угля в

Геннадий ЖЕБЕЛЕВ:

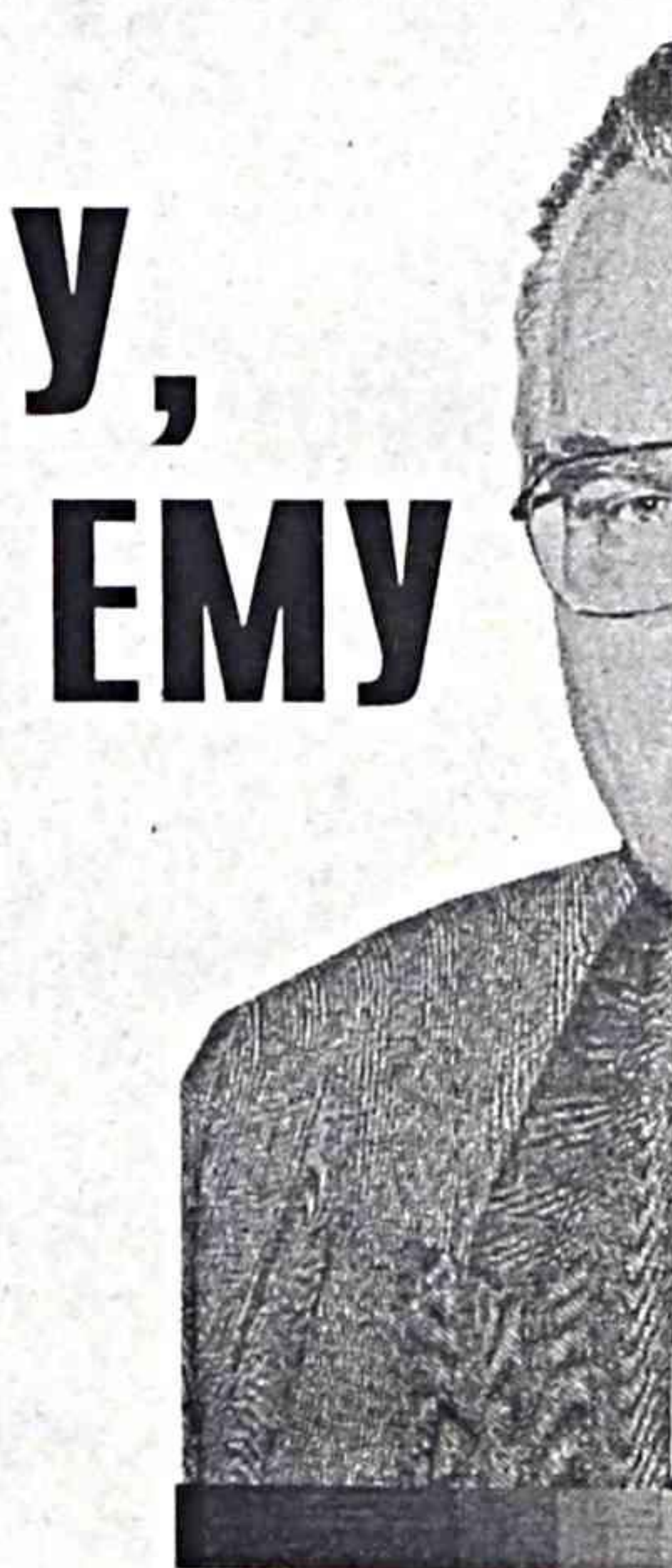
ПОКА Я НУЖЕН ПОРТУ, БУДУ ВЕРНО СЛУЖИТЬ ЕМУ

год, то сегодня он способен переработать до 15 млн тонн. Ни один российский порт подобным потенциалом не обладает. Мы строили новые причалы; потеряв часть традиционных грузов, нашли новые и быстро их освоили; вложили огромные деньги в развитие железнодорожной станции Находка - Восточная, увеличив ее пропускную способность в 2-2,5 раза. И определяя перспективы дальнейшего развития Восточного, совет сегодня видит их в использовании имеющихся мощностей в полном объеме. Да, пока показатели грузопереработки в порту существенно снизились - ситуация в стране возрождению экономики в целом не способствует. Но я абсолютно уверен, что Восточный не просто выживет, но и вернет себе репутацию самого мощного российского порта. И реальные шаги к этому уже сделаны. Мы перерабатываем транзитный уголь из северных китайских провин-

ций в Японию, освоили переработку металлолома, уральских удобрений. На очереди - возможная переработка импортного зерна, глинозема для алюминиевой промышленности Сибири, клинкера - сырья для цементной промышленности. Прекрасно работает на контейнерном международном рынке совместное предприятие ВМКС, не утеряны тесные узы сотрудничества с крупными японскими, корейскими, китайскими компаниями, которые и сегодня видят в Восточном своего надежного партнера. И мы не хотим на этом останавливаться. Трудные времена - пусть даже и не очень скоро - пройдут. Я мечтаю о времени, когда через Восточный, например, на Китай будут отправляться ежегодно 2 млн тонн удобрений и столько же перерабатываться клинкера. Ожидание этих добрых перемен означает для нас поиск новых возможностей, новых инве-

сторов и партнеров, новое строительство. И пока мои знания и опыт будут востребованы, пока я буду чувствовать, что нужен порту, буду верно ему служить. -Вы никогда не задумывались, что, оставшись 20 с лишним лет назад в Рижском порту, Вы, возможно, сделали бы карьеру куда луч-

ше нынешней? -Восточный в 36 лет я выбрал сознательно. И никогда не пожалел об этом. Я помню, как поразило меня в 75-м громадьё строительства. После тихой, спокойной Риги Приморье меня буквально сразило наповал. Да еще Васянович постарался. Он как план будущего порта раскрыл, перспективы обрисовал - убедить-то он был мастер, я и решил в несколько минут остаться здесь. И счастлив все эти годы, что так повезло мне в жизни на порядочных, честных, открытых людей рядом. Восточный никогда не давал мне возможность расслабиться. Мужик ведь нужно кроме денег еще и обязательно чувствовать себя нужным именно здесь и сейчас. Восточный очень многим, кто пришел сюда в разные годы и остался, подарил это чувство причастности к большому делу. Я - один из них. -Геннадий Прокофьевич, Вы были первым, кого на-

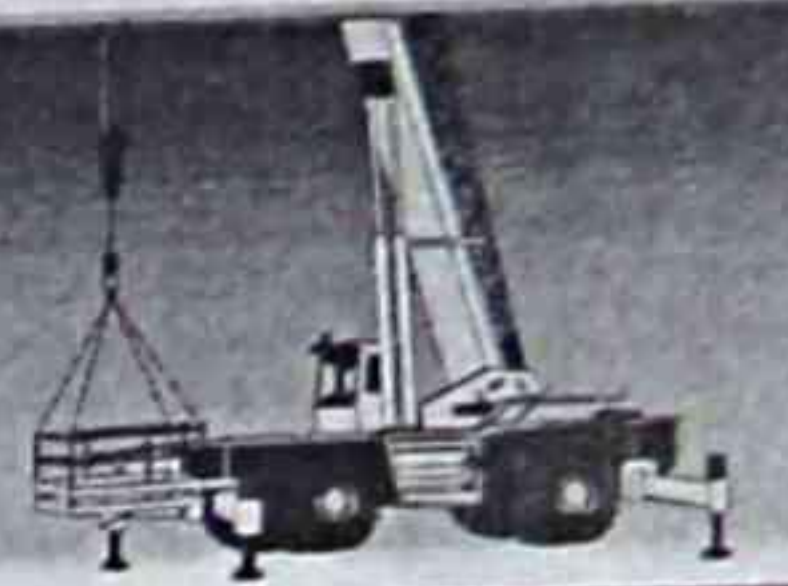


чальником портовки избрали, а не назначили сверху. Вы выполнили свою программу, о которой рассказывали на том памятном для вас собрании? -Практически полностью. Не взяв у города ни гвоздя, ни рубля, мы построили очень нужные порту социальные объекты - школу, детский лагерь отдыха, плавательный бассейн. Не приди к нам "дикий рынок", мы бы и культурный центр осилили. -При каждой нашей встрече Вы вспоминаете либо что-то очень важное, либо очень смешное из собственной жизни, но обязательно связанной с портом. А о чем расскажете на этот раз? -Юбилей порта - повод для воспоминаний особый. Я никогда не забуду, как сдавали каждый причал, каждый комплекс. Как "штурмовали" каждый новый объект, пытались выполнить указание сверху приурочить его сдачу к очередной годовщине. Как

с боем и скандалом подписывали акты о сдаче жилых домов без окон и дверей, а потом уже мы так же "выручивали" руки строителям, чтобы все-таки вручить ключи новоселам. И как забыть те волнующие моменты, когда в Восточный пришли первые заслуженные награды и людям их вручали при всем честном

народе. Был, например, у нас такой первостроитель, как В. Крайнев. Его снимали с работы раз в месяц как минимум, а потом опять восстанавливали в должности начальника. И он так к выговорам привык, что просто ошалел, узнав о своем награждении орденом. Это дорогие моему сердцу годы. Самый главный отрезок в моей жизни. И я горжусь, что в порту до сих пор так много людей, у которых порт - главный и надежный причал жизни. Дай Вам Бог здоровья! **НАТАЛЬЯ ВОТЧАЛ.**

наши громкие дать имена



Леонид БОЧКОВ:

Добиться успеха можно, только помня о коллективе

...ВО ВРЕМЯ подготовки этого номера "НР" в разговорах с представителями большого трудового коллектива ОАО "Восточный порт" приходилось не раз слышать о том, каким Леонид Анатольевич БОЧКОВ был в конце 70-х годов, когда после окончания Одесского института инженеров морского транспорта начал свою деятельность в Восточном. Начальника 1-го грузового района Бочкова портовики запомнили очень выдержанным, умным, компетентным специалистом, не особенно разговорчивым, но понимающим проблемы и ценности другого человека. Таким он, в общем-то, и остался, пройдя путь от начальника грузового района до заместителя генерального директора порта. Добавился лишь опыт работы с большим коллективом крупнейшего порта Дальнего Востока в условиях "перехода к рынку".

С июня 1998 года Леонид Анатольевич Бочков - генеральный директор ОАО "Восточный порт". И наш разговор с ним - о сегодняшнем дне предприятия и перспективах развития порта.

- Леонид Анатольевич, Восточный порт сегодня - это развивающийся организм? Или развитие сегодня - это перепрофилирование, реконструкция и модернизация? Как живет порт в нынешних экономических условиях?

- Главным для Восточного порта всегда было то, что он развивался. Это же остается приметой и сегодняшнего дня. В развитии - наше отличие от других портов и преимущество. О развитии порта нам позволяет говорить та же реконструкция, ведь это - новые мощности и новые возможности.

Сегодня мы нарабатываем новые экономические схемы, которые позволяют

увеличить пропускную способность порта, более интенсивно работать и искать, нарабатывать новые грузовые потоки. По традиционным видам грузов (уголь, лес, калийная соль) - искать более дешевые варианты, снижать затраты на обработку грузов, быть более конкурентоспособными. Сегодня нужно работать так, чтобы было как можно меньше потерь и затрат. И главное для нас: сделать все для сохранения порта сегодняшнего масштаба, сохранить нынешний коллектив, дать возможность людям достойно заработать себе пенсию.

В прошлом году мы благодаря большой поддержке краевой администрации и АК СЭЗ "Находка" завер-

шили реконструкцию участка железной дороги и станции Находка - Восточная, что позволило нам увеличить грузовые потоки. Станция сегодня перерабатывает те объемы грузов, что до недавнего времени - весь Хабаровский край. Это тоже о чем-то говорит.

- Какие факторы - экономические, политические, региональные (Азиатско-Тихоокеанского региона) - влияют на работу предприятия в большей степени? Что сегодня обеспечивает стабильность?

- Нормальная жизнедеятельность порта зависит от всех факторов. Но, прежде всего, это изменения на рынке АТР. Внешний фактор определяет наше экономичес-

кое положение - спрос на перевалку, транзитные грузы.

Наметившемуся в начале года росту перевалки транзита существенно помешало обострение экономической ситуации в самой России: сначала "рельсовая война" шахтеров, приведшая к нарушению обязательств транспортников, затем августовские события, следствием которых стал значительный рост цен.

С этим связано и перераспределение ресурсов в самом порту, и психологические изменения в коллективе. Если в начале года можно было хоть говорить о некоторой стабильности, то нынешнее положение вещей не позволяет сказать нам, что завтра будет все прекрасно.

Все коллизии, которые происходят внутри страны и на рынке, влияют на жизнь порта. Партии "дешевого" австралийского угля снижают цены на российский уголь, а мы в совокупности с шахтерами, железнодорожниками, портовиками не можем довести до конкурентоспособного уровня цену на уголь - слишком велики затраты, поэтому и страдаем все вместе...

- Разве в переориентировке грузовых потоков на порты Балтики не играл значительный политический фактор?

- Нет, там просто сложился рынок, конкретная экономическая схема: традиционные потоки грузов, цена, долгосрочные контракты. Сломать все это и создать другую

схему чисто политически просто невозможно. У нас ведь тоже традиционно сложившаяся схема, к примеру, переработки на экспорт в Японию сибирской щепы. Япония ведь не стала "потреблять" щепы меньше. Просто цена нашего сырья выросла и объемы продаж снизились...

- Какие перспективы в работе Восточного порта уже определены на будущий год?

- По транзиту. Если в стране все будет более или менее стабильно, то проблем с транзитом не будет. Торговля между Востоком и Западом была, есть и будет. Тенденция к росту транзита, наметившаяся в последнее время, вполне объективна. Результаты работы порта в прошлом году были достаточно хорошими. Сегодня также сопоставимы затраты и ставки по транзиту, что тоже даст увеличение объемов транзитных перевозок.

Существующие транспортные схемы позволяют нам работать нормально. Есть грузы, по которым мы будем работать в прежнем объеме, а есть такие, по которым мы нарабатываем схемы (называть их пока еще рано). Работаем с экспортными регионами - Кемеровским, Красноярским - и со странами СНГ. Могу определенно сказать, что на 99 процентов наши наработки не связаны с работой других дальневосточных портов. Мы никому не переходим дорогу и не создаем острой конкуренции.

Наталья ПОПРАВКО.

ПОРТУ Восточному явно повезло с местом рождения: даже беглого взгляда на географическую карту достаточно, чтобы согласиться с этим утверждением. Время рождения тоже отмечено удачей - что бы мы ни говорили о социализме, но тогда не жалели денег на государственные проекты. Божьим даром стали для предприятия и люди. Вот что думает об этом Сергей ПАРЧЕВСКИЙ, директор по собственности АО "Восточный порт".

- Первый начальник порта В. Васянович часто говаривал: "Восточный порт - это Боливар, который вывезет многих". Как он сумел тогда разглядеть блистательное будущее порта, никто не знает. Но нельзя не удивляться нынешнему единодушию портовиков, что Боливар по-прежнему готов вывезти многих.

В семьдесят третьем году по направлению Одесского института инженеров морского флота я попал в Находку, на вычислительный центр ПМП, который сам и создавал в

Сергей ПАРЧЕВСКИЙ: Боливар, который вывез многих

здании на ул. Спортивной, 6. В семьдесят пятом жена закончила институт и распорядилась в порт Восточный. В то время уже строился контейнерный терминал и в министерстве приняли решение сделать это, что называется, по уму - оснастить его современными средствами автоматизации. Я попросился во Врангель. И меня отпустили, хотя до конца отработки оставался еще целый год.

Вскоре нас шесть человек командировали в Японию на учебу во главе с Даша Доржевичем Молоровым, который был начальником ИВЦ Восточного порта. Это была первая поездка за рубеж, и мы получили массу инструкций, сначала у себя в порту, потом в горкоме, крайкоме... Последним "чистилищем" стал кабинет легендарного начальника Дальневосточного пароходства Бянкина, который славился тем, что ему

иностранцы верили на слово. Достаточно было его телефонного звонка, и на другом конце света суда бункеровали, ремонтировали, отпускали товары...

Мы приготовились к очередной морали и вдруг услышали: "Наплюйте и забудьте все, чем вас до меня стращали. Мы все нормальные люди. Так что будьте сами собою. Я не сомневаюсь, что в профессиональном плане вы не пропустите ни одного урока. Но мне вы хотелось, чтобы вы обратили внимание на их быт, на их опрятность, на культуру в быту и на производстве... и взяли все на вооружение, чтобы применить у нас".

Отдельный разговор, как мы постигали науки в Японии. Это было самое жаркое время года, и мы изнывали от духоты. Осмелились на "революционный" шаг - сняли свои черные пиджаки, по-

лучили головной убор в торговле и разрешение не париться в костюмах... Вернулся в Находку в сентябре и стали ждать оборудование. Кстати сказать, оно было американским. Но существовал запрет на торговлю со странами соцлагеря. Предприимчивые японцы покупали его у Америки и продавали нам.

Когда контейнеры с самой современной вычислительной техникой оказались на нашем берегу - здание ИВЦ только начали строить. Видели вы когда-нибудь строительство дома с четвертого этажа? А у нас так и было: ввинты сваи, а на них "висит" этаж, где располагался ИВЦ, и мы ходили на работу по трапам.

Без ложной скромности скажу, что мы были первые и лучшие. Нашу систему управления грузовыми перевозками внедряли по всей стра-



не: в Ильичевске, Петропавловске-Камчатском, Магадане, Осетрово, Ленинграде, Риге... Мы много и интересно работали. Мы умудрялись спорить с учеными, с командой очень известного академика Трапезникова. Выдвигали свои работы на ВДНХ и даже на соискание премии Ленинского комсомола...

Мы были профессионалами высочайшего класса. И, возвращаясь к изречению Васяновича о Боливаре, я думаю, что прежде всего Восточный порт вывез каждого из нас, тех, кто хотел соответствовать этому времени, месту и судьбе.

Записала Елена АЛИЕВА.

Ковалась в буднях даль мечты

Связали с портом свое будущее

САМ я из Подмосквья, из старинного русского города Коломны. Служил в Ангарске в спецвойсках. А живу здесь, на Тихом океане.

По молодости решили мы с другом "прогуляться" на Дальний Восток. В Находку прибыли весной шестьдесят восьмого года. Друг проветрился и уехал. А я остался, потому что к тому времени уже со своей будущей женой познакомился. Она работала на железнодорожной станции. А я устроился

докером в порт.

В январе семьдесят четвертого те, кто хотел получить жилье, потянулись в порт Восточный. Перешел и я. Работаю на угольном в бригаде Ю. Кайсина. Если кто-то думает, что докер кувалдой машет, сильно ошибается. Все у нас механизировано по последнему слову техники. Но если честно, то и кувалдой надо с умом махать. Так что со всех сторон профессия моя ум-

ственная, хоть и называюсь я рабочим человеком. Сергей ИВАНОВ, докер-механизатор угольного комплекса.

СЕМЬЯ

ЗИНАИДА Васильевна Иванова пришла на работу в порт Восточный 17 января 1974 года переводом из Находкинского морского торгового порта. За многолетний добросовестный труд Зинаида Васильевна в 1985 году была удостоена звания "Почетный ра-

ботник Министерства морского транспорта".

Дочь Ольга, закончив профтехучилище и мореходное училище, также трудится в Восточном.

- Мы с мужем "потянулись" на строящийся порт, потому что с ним связывали свое будущее. Здесь были перспективы, здесь строилось жилье, все кипело и бурлило. И наша жизнь уже стала неразрывной с Восточным. И казалась нам тогда такой же яркой, а работа - такой же нужной...



Этот немногословный Кобзарь

КОБЗАРЬ Владимир Иванович - начальник службы технического контроля развития и строительства всегда немногословен. 25 лет работы в Восточном - немалая страница в его жизни. Начинать работать на строительстве порта в 1971 году рядовым инженером, все объекты росли на глазах. На вопрос о перспек-

тиве порта отвечает бодро: "Надежда на его развитие не пропала". Сегодня Владимир Иванович с коллегами продолжает строительство и осуществляет ремонт объектов города.

Двери мы не запирали



КЕМ только ни довелось поработать РАЙСА ФЕДОРОВНА ПОТРЕБИЧ, это сейчас она дежурная думешевых на ППК-1, а раньше и радиотехником на маяке была, и кладовщиком...

Ничего, как считает она, живется ей неплохо, двоих сыновей вырастила одна, квартира хорошая в пос. Береговом, немало у нее верных друзей. А вот первые дни в Восточном были самыми несчастными.

- Жизнь у нас с мужем не заладилась сразу, а жили мы в г. Волжске Волгоградской области. Приехали по вызову во Врангель, думала, на новом месте все у нас наладится. Да только просчиталась - с сыном на руках осталась, ни крыши над головой, ни денег. На работу меня не брали, так как специальности не было. Вот и гуляем с ребенком по берегу моря днем, а вечером ютимся у сторожа в домишке. Отчаялась я совсем, но, слава Богу, приметил меня начальник строительного участка Ян Францевич Соколовский. Руководимый им коллектив строил причалы. Рассказала я ему о своей беде, а он тут же распорядился, чтобы мне выделили каюту на пароходе "Приморье" и, конечно, взял на работу - учетчиком грунта. Шла отсыпка причала первого грузового района. Пятилетний сынника сидел дома. Меня здорово укачивало на пароходе, но, к счастью, скоро выделили нам комнату в бараке. Вскоре определилась я в порт подсобной рабочей, затем стала радиотехником на маяке, а открыли такелажный склад - пошла кладовщиком. Помню, как выгружали первые портальные краны. Это было большое событие.

Жили мы тогда с доверием друг к другу. Наловят бывало рыбы ребята - вери, сколько надо, двери комнат в бараке не запирали, знали, что воров нет.

Вскоре я огород завела, сыновья помогали - Саша и Егор. Хорошо жили, ладно, весело. Получила в пос. Береговом двухкомнатную квартиру. Богатств не нажила, мебель у меня еще советского производства, крепкая. На жизнь не жалуюсь.

Приняли как брата

ЛАРИОНОВ Петр Васильевич трудился в составе первой бригады Тараса Олинкевича с первого дня открытия лесного причала. Все ребята были профессионалами сво-

его дела, а Петру Васильевичу честь выпала особая: молодой крановщик на т/х "Шадринск" подал первый строп леса с огромным транспарантом "С днем рождения, Восточный".

С 1980 года на протяжении 15 лет трудился на Севере, всегда помнил о Восточном и вернулся сюда навсегда. "Приняли как родного брата" - говорит ветеран. И в такт словам весело перезванивают награды на парадном пиджаке. Одной из них - орденом Трудовой Славы III степени удостоен Петр Васильевич за заслуги первых трудовых лет в Восточном.



Дрозд

по натуре

ОПТИМИСТ



КОРНИ Анатолия Дрозда, докера ППК-1, можно считать, приморские: предки его пришли из Черниговской области еще в девятнадцатом веке и основали деревню Григорьевку. А ему малая родина стала тесноватой. И к двадцати четырем годам изрядно он поколесил по свету.

Однажды, развернув газету, прочитал о грандиозной стройке века, разворачивающейся буквально в не-

скольких сотнях километров от родных мест, и решил посмотреть.

Приехал на катере и

удивился: газетный репортаж явно делали из какого-то другого Врангеля. Но почему-то остался. Место понравилось. Да квартиру пообещали. Устроился в ученическую бригаду, сдал на докера, на крановщика...

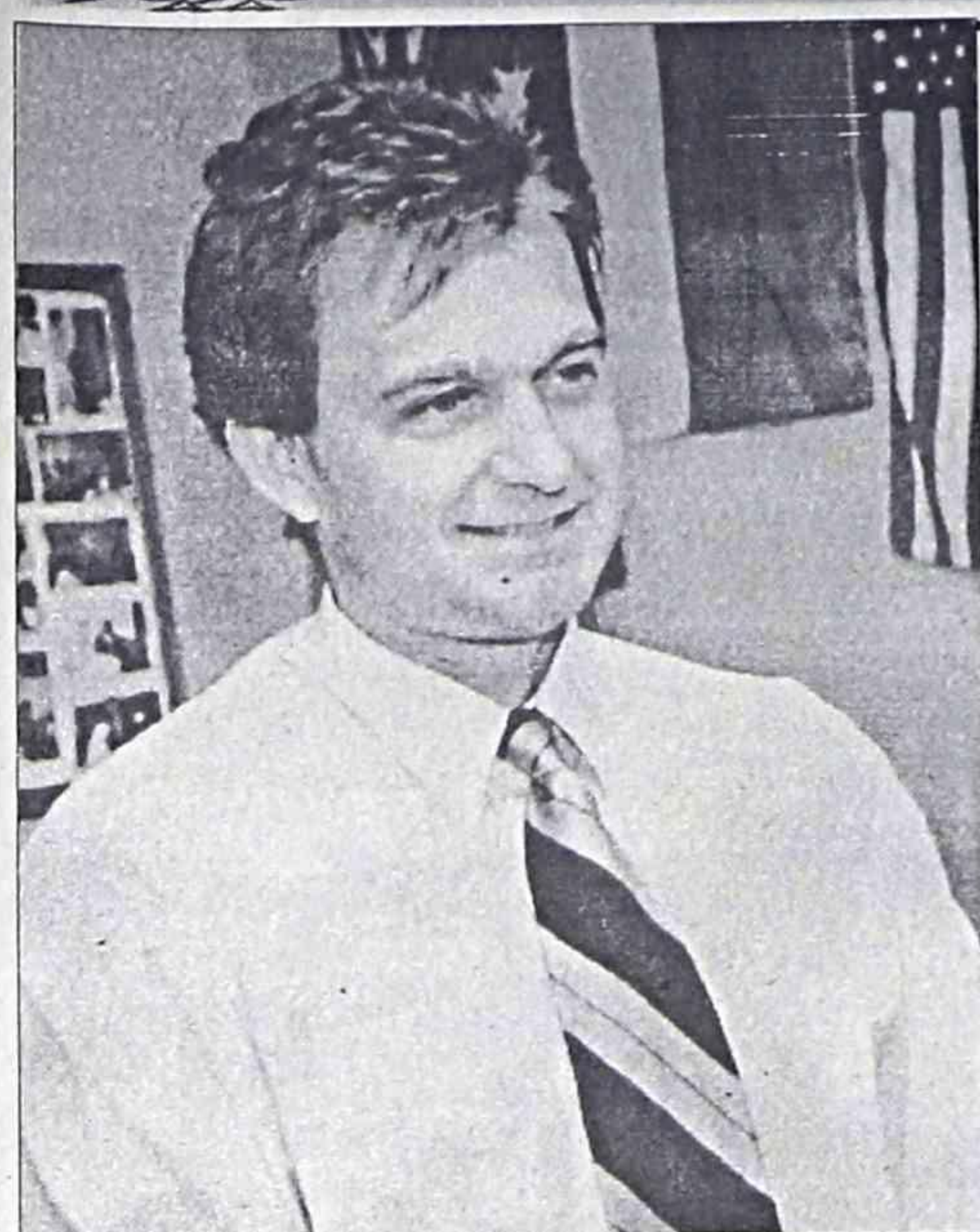
- И поехали, - улыбается Анатолий Алексеевич. "Едет" уже четверть века. За добросовестный труд награжден орденом Дружбы народов. Сейчас

вот дочку в институте учит. Катя будет экономистом.

Сам Дрозд по натуре оптимист. Он считает, кризис кризисом, а собственная судьба - не игрушка, и коверкать ее

никому не дозволено. Еще в молодости он по-настоящему увлекался спортом. Потом вроде как времени не стало. А теперь, назло всем обстоятельствам, снова взялся за свое здоровье: бегаем, ежедневно купается в море, соблюдает диету... Короче, ведет здоровый образ жизни, чего и нам всем желает.

Ковалась в буднях даль мечты



Радо АНТОЛОВИЧ: Восточный будет привлекателен для нас всегда

МНЕ иногда кажется, что Радо Антолович русский - он говорит и думает как истинный россиянин, убежденный в великом будущем самобытной России. Но родом из Словении, житель Австралии, он представляет здесь интересы одной из крупнейших австралийских компаний "Пи Энд Оу" в качестве генерального директора ЗАО "ВМКС" (Восточный международный контейнерный сервис) - единственном в России совместном предприятии с участием двух компаний - "Пи Энд Оу" и "Сиа Лэнд". Восточный играет роль основного акционера, передав пять лет назад в долгосрочную аренду часть контейнерного терминала. С приездом Антоловича и в прежние годы престижная компания стала для Врангеля и Находки образцом новых партнерских отношений и моделью коллектива, где правят бал не только деньги. Применительно к сотрудникам ВМКС можно с полным правом использовать давно забытое слово "товарищ". Они та команда, где самый скромный технический персонал ощущает себя сопричастным к общему делу не только списком штатного расписания.

И тон тому задаёт Радо. Это он, рано утром, поздно вечером, в выходные и праздничные дни работающий в кабинете, всегда бодр, весел, красив и необъяснимо обаятелен. Это он успевает в течение дня остановиться и поговорить с каждым сотрудником. И не о погоде. Это он ходит по причалу не галочки ради, а чтобы все видеть и узнать. Это он, уезжая в командировку и распрощавшись на полмесса, звонит через день: "Это я, Радо..." И, наконец, это он, иностранец, сумел убедить русских, что сначала надо работать с полной отдачей, а уж потом рассчитывать на приличную зарплату. Ее здесь получают действительно приличную и день в день по принципу "каждому по труду". Срок его двухлетнего контракта истек в ноябре. Он попросил совет директоров СП продлить командировку в Россию еще как минимум на год.

- Радо, чем привлекательна для вас нынешняя политика Восточного порта?

- Россия переживает сегодня трудные времена. И

это заставляет даже крупные компании сокращать свои расходы, пересматривать стратегию дальнейшего развития. Самый лучший путь - сокращение кадров. И в России этот вариант используется чаще всего. Восточный порт, наоборот, не спешит расставаться с людьми, ставшими прекрасными специалистами. Здесь ищут другие возможности пережить это время - много думают и делают для поиска новых грузов, увеличения грузопотока в целом, улучшения всего технологического процесса.

Далее. Сокращение расходов дает не столько пересмотр системы зарплат, сколько повышение заинтересованности работников в конечных результатах труда всего предприятия. И аспектов здесь много. Например, наши специалисты, не имея надлежащего оборудования, сами ремонтируют контейнеровозы, сэкономив ВМКС 250 тыс. долларов. В Восточном идет аналогичный процесс, и рабочие места сохраняются.

- Вас не пугает тенденция к неуклонному спаду грузопотока?

- Снижение объемов грузопотока действительно

очень значительное. Если в начале года ежемесячно мы отправляли 6-8 тысяч контейнеров, то к декабрю 3-4 тысячи. Но это характерно не только для ВМКС или Восточного. Сегодня почти в четыре раза меньше, например, объемы грузопереработки в порту Санкт-Петербурга. Я уверен, что ситуация через год - два в стране изменится в лучшую сторону.

- Нас спасут финансовые вливания международных банков?

- Убежден, что вам не нужны западные кредиты. Россия - страна огромных возможностей с колоссальным запасом природных ресурсов. Чего одна Сибирь стоит. Все, что вам нужно, - это правительство с четкой программой действий, способное жестко контролировать использование имеющихся средств, и законы, в том числе налоговые, таможенные, призванные поддержать бизнес. Как раз этого и нет пока.

Российская политика, российские законы очень сложны. Ряд таможенных правил привел к тому, что ежемесячно мы теряем до 500 контейнеров, которые идут в обход России. Эту ситуацию можно поправить только на государственном уровне, и правительство Приморья заявляет о своем намерении создать условия, благоприятные для любого бизнеса. Но мы не бездействуем, ожидаем этого. Вместе с Восточным портом, таможней мы пытаемся найти правильный путь, изменить те или иные положения, чтобы привлечь внимание к Транссибу в странах АТР.

- Но у Восточного, ВМКС, других дальневосточных портов немало конкурентов - порты Китая, Кореи и т. д. Не случится ли так, что те же японцы в ожидании наших перемен все-таки изменят транзитные маршруты?

- Какая-то часть, возможно. Но у каждого из тех маршрутов есть свои слабости, их еще нужно изучать. Транссиб в сравнении с ними более привлекателен в силу многих обстоятельств, хотя те же забастовки шахтеров доверие к магистрали, как самому скоростному и надежному пути, сильно подорвали. Но процесс восстановления этого доверия уже начался. Японская корпорация "Мицуби" в числе тех, кто снова смотрит на Транссиб.

- Радо, а насколько велик интерес австралийской компании к Восточному?

- О-о. "Пи Энд Оу" первой пришла в Россию, и не в традициях компании с 300-летней историей бросать начатое. Как бы тяжело ни было. Компании, подобные ВМКС, у "Пи Энд Оу" разбросаны по всему свету. И ни одна из них никогда не обанкротилась. Уверен, что ВМКС не станет плохим исключением.

- А каким Вы видите будущее своего СП?

- 100 тыс. контейнеров в год.

- Что бы Вы пожелали своим партнерам в канун их юбилея?

- Конечно, всего хорошего. У порта сейчас есть время оценить сделанное и подумать о будущем. Здесь очень много прекрасных специалистов. Г-н Жебелев, г-н Бочков настоящие профессионалы и они не одиноки в своем желании развивать Восточный. У порта большое будущее. Это тот дальневосточный порт, который всегда будет привлекательным для предприимчивых людей всех стран.

Беседовала Наталья ВОТЧАЛ. Фото Георгия ПАКИНА.

Легких путей не выбирал

АНАТОЛИЙ Ковалев - бригадир 205-й бригады докеров-механизаторов угольного комплекса известен в Восточном порту всем. Оживляются глаза Анатолия Яковлевича, становится задорным голос при воспоминании о прошлых годах.

- Бригада наша, имени 50-летия ВЛКСМ, была направлена с Находкинского торгового порта первой на единственный причал - лесной. 26 декабря почти в полном составе во главе с начальником района С. Шепель отшвартовались от мыса Астафьева на буксире "Турмалин". Можно сказать, ехали в неизвестность. Раньше в бухте Врангель бывать никому из нас не приходилось. Слышали о ветрах, первом судне для строителей. Не знали, какие трудности нас ждут, но готовы были ко всему.

Довирались долго: бухта была покрыта льдом. Крановщики, увидев два новеньких "Сокола" и "Ганс", привелись: "Опробуем технику!" Пришвартовались к пустому причалу, рядом бараки, судно-общекитие, здание будущего управления и простор вокруг. Ребята спрашивают: "Где жить будем?"

- Выгрузили такелаж, подготовили технику: 27-го день особенный! Трудовая биография будущего молодого порта берет старт. А в знаменательный для строителей, эксплуатационников день завьюжило, но, несмотря на непогоду, гостей прибыло много, подошли вагоны с лесом.

Застропили мы с Владимиром Пыловым первый строп, на нем большой транспарант "С днем рождения, Восточный!" Николай Романов - секретарь горкома комсомола вручил первым портовикам комсомольские путевки.

31-го закончили погрузку, подали на "Шадринск" более шести тыс. кубометров груза. Отрезало нас от Находки в эти дни, катер пойдти к причалу не мог.

- Ничего, на Новый год отвезем к семьям, - успокоил Виктор Андреевич Васянович - первый начальник будущего порта. И сдержал слово.

Работал много, по 12-15 часов. Все ребята были профессионалы, получили большой опыт работы в Находкинском порту. На новом месте начинать было непросто.

В 1980 году на небольшой срок - продолжительностью около года - я отбыл в Камбоджу. Мы в то время оказывали интернациональную помощь.

Вернувшись домой, связал свою трудовую биографию с угольным комплексом, на протяжении пяти лет работал заместителем начальника по кадрам.

В ДЕТСТВЕ она мечтала стать шофером. Не куклы влекли ее, а техника. Водить автомобиль Татьяна Михайловне Назаровой не пришлось, однако всю свою жизнь она связала с техникой. 15 лет проработала оператором вагоноопрокидывателя на угольном комплексе.

Татьянина высота

- Моя работа, - рассказывает она, - принимать вагоны и ставить их на путь, где идет выгрузка. За смену принимаю 120-170 вагонов. Оборудование современное - пульт, кнопки. Но требуется от оператора повышенное внимание. В его распоряжении - все виды связи, оператор подает команды всем службам комплекса.

В прежние годы многие операции здесь

были механизированы, нынче главенствует автоматика, значительно увеличилась пропускная способность пути.

Для того, чтобы управлять сложной техникой, необходимы знания. Вот и пришлось Татьяне в свое время поступить во Владивостокское мореходное училище, училась на заочном факультете три года. Благодаря большому опыту и знаниям, она не испытывает никаких зат-

руднений на работе.

- Для меня нет проблем, технику понимаю, - делится она со мной.

А самыми счастливыми годами в Восточном

много, работали частенько и в выходные, - вспоминает Татьяна Михайловна. Бывало, только придешь со смены, ни рук, ни ног не чувствуешь, а тут опять



считает семидесятые. Первого января 1999 года исполнится 25 лет как она здесь. Определили ее поначалу крановщицей на лесной причал. Высота ее не пугала.

- Грузов было очень

много, работали частенько и в выходные, - вспоминает Татьяна Михайловна. Бывало, только придешь со смены, ни рук, ни ног не чувствуешь, а тут опять

звонит - баржа подошла, нужно срочно выгрузить...
Посчастливилось мне работать в бригаде стропальщика Матвея Старостина, была она комсомольско-молодежной,

очень известной в порту. Было мне тогда 25 лет. В бригаде 12 мужчин и я. Никогда не слышала ни одного грубого слова, отнеслились мы друг к другу сердечно, по-доброму, понимали без слов. Бывало, и сигнала не подает стропальщик, а только головой кивнет, и мне, крановщику, все понятно.

Это была самая веселая пора в моей жизни, мы с бригадой вместе отмечали и дни рождения, и праздники, на природу выезжали очень часто. А сколько концертов посмотрели, к нам ведь постоянно артисты приезжали. Забылось о нашем досуге руководство порта.

Не жалею, что приехала в Восточный. Жили мы здесь интересно, работали с азартом. Нашей молодости можно только позавидовать.

Записала Ольга ЧИКИЛЬДИНА.

Мы хотим всем рекордам

КОМАНДА



Скорая
помощь
названием

В ВОСЕМЬДЕСЯТ третьем году флот порта пополнился новым, единственным на Дальнем Востоке буксиром "Тайфун". Он был выделен для оказания аварийно-спасательных работ крупнотон-

нажных судов, швартовки их к причалам.

В памяти экипажа - оказание помощи выброшенному штормом на берег теплоходу "Вольцк", горевшей "Туркмении", буксировка "Батуми" из

Японии... Трудной выдалась зима 85-го. Лед заковал бухту на полтора метра. Не выдержала штанга у руля. Буксир требовал ремонта. На два дня замерли причалы порта - буксирам "Руслан" и "Сад-

ко" сложная обстановка была не под силу... На помощь пришли теплоходы "Ленинград" и "Хлебников", но и они были почти бесполезны. С ремонтом на НСРЗ поспешили и "Тайфун" "вышел" на работу...

Двадцать шесть человек трудятся сегодня на буксире. Многие - с первых дней: Г. Прохорец, А. Москаленко, А. Уникеев...

помощь
Тайфун

Судно исправно, ремонтируем сами, команда дружная и старательная.

Лев ПОТАПОВ,
капитан "Тайфуна".
НА СНИМКЕ: Г. Прохорец (слева), Л. Потапов.

Стал угольный мосей судьбой

ГЕННАДИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ИВАНЧЕЙ, начальник угольного комплекса:

В 1976 г. закончил политехнический институт во Владивостоке. Более 14 лет отработав в Находкинском порту, в октябре 1978 г. устроился на работу на угольный комплекс в должности старшего инженера по механизации - котельно-приобретенный опыт применить на уникальном гидротехническом сооружении, подобного которому в стране не было.

Через год перешел в отдел механизации порта и 13 лет занимался проблемами всех комплексов порта. Угольный требовал все большего внимания: ломалась техника, нужно было монтировать П очередь. Очень хотелось поучаствовать в этой работе, поэтому в 1992 г. навсегда связал свою трудовую биографию с угольным, о чем впоследствии никогда не жалею. Рядом всегда были надежные помощники и единомышленники. Угольный сегодня - это тот комплекс Восточного, который способен быстро и качественно переработать самый сложный груз.



Рискофлотом называли не случайно

ИЗВЕСТИЕ о сдаче в конце 1973 года первого причала Восточного порта застало меня на Сахалине. Работал там после окончания ДВВИМУ в Поронайском порту - в управлении и портофлоте.

Решил приехать в Восточный и посмотреть, что это за ударная комсомольская стройка. Приехал и что увидел: после очередного порыва линии электропередач в порту было все заморожено: ни света, ни тепла. Но, поскольку вместе с интересом было и желание при любой возможности возвратиться в родной Приморский край, поговорил с начальником порта о трудоустройстве. Мои услуги как специалиста оказались нужны.

В июле 1974-го перебрался в Восточный, был назначен начальником портофлота (и был тогда его первым работником) и буквально на следующий день после устройства на работу уже принимал первый буксир "Партизан", построенный в Югославии и пришедший прямо оттуда.

А потом новые суда - один за другим - буквально посыпались нам. В то время по решению Министерства морского флота строящемуся глубоководному Восточному порту - с учетом его дальнейших больших перспектив - выделяли самые суперсовременные, самые уникальные суда. К примеру, из 2-х плавкранов "Богатырь" в СССР один был у нас.

Задачами портофлота в первые годы работы порта были: ОБЕСПЕЧЕНИЕ ШВАРТО-

ВЫХ ОПЕРАЦИЙ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА, ОБСЛУЖИВАНИЕ и ремонт портового оборудования, перевозка людей в Находку, поскольку многие жили там. Впрочем вся связь с миром осуществлялась тогда через портофлот. Первыми судами, которые осуществляли пассажирские перевозки, были "Находкинский рабочий" и "Гавриил Манохин". Портофлот также нес ответственность за безопасность плавгостилиц - пассажирских судов (их тогда было 5, и "Крильон" - самое крупное из них, где проживали 500 человек со своими семьями, где располагались столовая, детский сад, библиотека и т.д.). Котельные этих судов отапливали порт и строящийся жилой микрорайон, и мы отвечали за их бесперебойную работу. Словом, портофлот - а трудилось в нем в середине 1975 года 540 человек из 1200 работающих в Восточном - обеспечивал всю жизнедеятельность порта.

Мне было 27 лет, я был молод, горяч, не боялся рисковать, брать всю ответственность на себя. Сейчас бы я прежде, чем принять то или иное решение, обдумал бы все "за" и "против" сто раз, все бы взвесил. Тогда главным было слово "надо". И, не смотря ни на что, мы выполняли это "надо", рискуя всем. В процессе работы случалось всякое. Вспоминается, к примеру, такой эпизод. Дело было в декабре, погода очень холодная, ураганный ветер достигал 30 метров в секунду. "Крильон" стоял в бухте на якорях, кормой к необорудованному берегу.

В РАЙОНЕ СТРОЯЩЕГОСЯ угольного комплекса находился понтон копра. И вдруг этот понтон весом около 300 тонн отрывает и несет на "Крильон". Невозможно представить всю серьезность ситуации: если понтон налетит на "Крильон", перерубит якорные цепи и опрокинет пассажирское судно - гибель людей будет неминуема... Так вот только благодаря верно выбранному решению и умелым действиям капитана буксира Гамаюнова с риском для его экипажа в сложных штормовых условиях удалось оттолкнуть буксиром прилизившийся к "Крильону" понтон. Трагедия была предотвращена, сотни жизней спасены.

Подобных случаев, происходивших в то время, можно вспомнить немало. Не раз возникали и пожары в плавгостилицах, но жертв и больших материальных потерь никогда не было во многом благодаря четко отлаженной службе пожарной безопасности, которую обеспечивали работники портофлота, и их умелым и оперативным действиям во время ЧП. Недаром ведь портофлот иногда называли рискофлотом.

Да, трудно было, но именно те суровые, даже жесткие условия, в которых мы работали, и закаляли нас, стали для всех настоящей школой жизни.

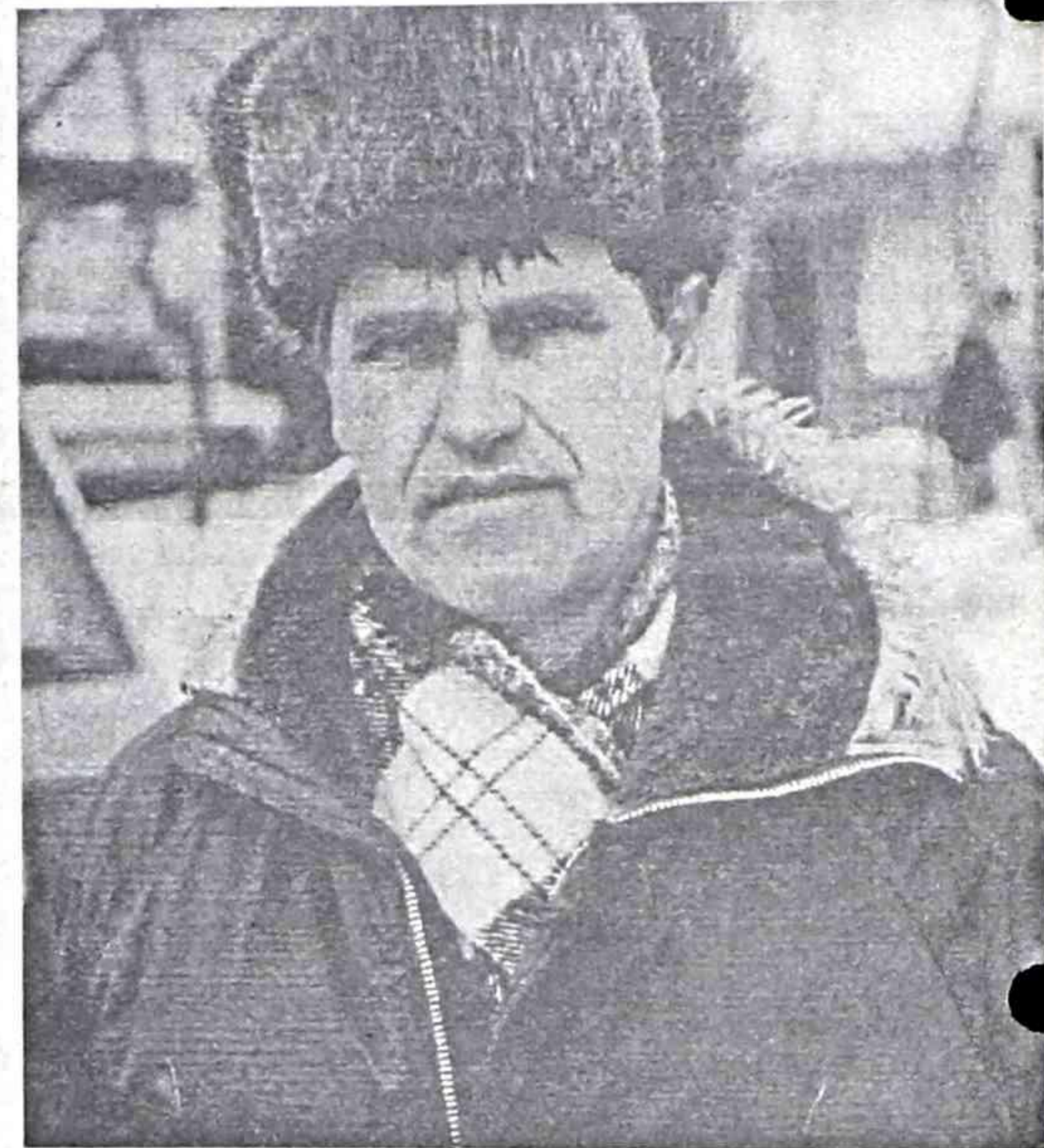
Многие не выдерживали, уезжали, многих приходилось увольнять. В течение года по 400 человек прибывало и столько же убывало. Врангель был в 70-е годы по сути про-

ходным двором. Если кто-то желал перебраться с западных частей страны на Дальний Восток, могли остановиться либо в Хабаровске, либо в Находке - остальная территория была погранзоной. Так что случайных людей приезжало немало. 8 человек сегодня осталось в Восточном из числа тех, с кем в 1974 году мы начинали работать в портофлоте. 8 лет я руководил портофлотом, процессом его становления.

С 1982 года был переведен на должность заместителя начальника порта по кадрам и быту (теперь эта должность называется - директор по персоналу ОАО "Восточный порт"), работаю здесь и поныне. И сейчас приходится решать многие вопросы, связанные с социальными проблемами. Удивляет всегда, что некоторые руководители не хотят понять, что человек - самая главная часть производственного процесса. И, чтобы производство было на высоте, нужно создавать необходимые условия для жизни и работы человека. Только тогда можно требовать от него достижений и рекордов.

"Что для тебя Восточный?" - иногда спрашивают меня. Чем он может быть, если сюда вложены все мои силы, знания, здоровье, если в нем - вся моя жизнь. У меня были предложения работать в других портах и городах страны, но я так и не смог расстаться со своим родным Восточным.

Анатолий КОЛОДЬКО,
директор по персоналу
ОАО "Восточный порт".



И снова все сначала

ВОСТОЧНО-УРАЛЬСКИЙ терминал появился недавно, а точнее - 12 августа текущего года. Образовался на базе щепового комплекса. А подчиняется отныне московской компании "Еврокомидиди".

Виктор Александрович ПРАХОВ работает на терминале техническим директором. В его владении и вся техника, и организация строительных работ.

В Восточном он вот уже скоро 25 лет, начинал электриком на ППК-1, затем работал механиком, электро-механиком... По служебной лестнице Виктор продвигался довольно быстро. Назначили его старшим инженером-электриком и начальником щепового комплекса, вот так две должности "тянул", под началом было более сотни людей. Возможно, так бы продолжалось и поныне, если бы не проблемы с обеспечением грузов. Вот и родилась идея сотрудничать с уральским поставщиком калийной соли.

-Какова нынче обстановка на терминале? - спрашиваю своего собеседника.

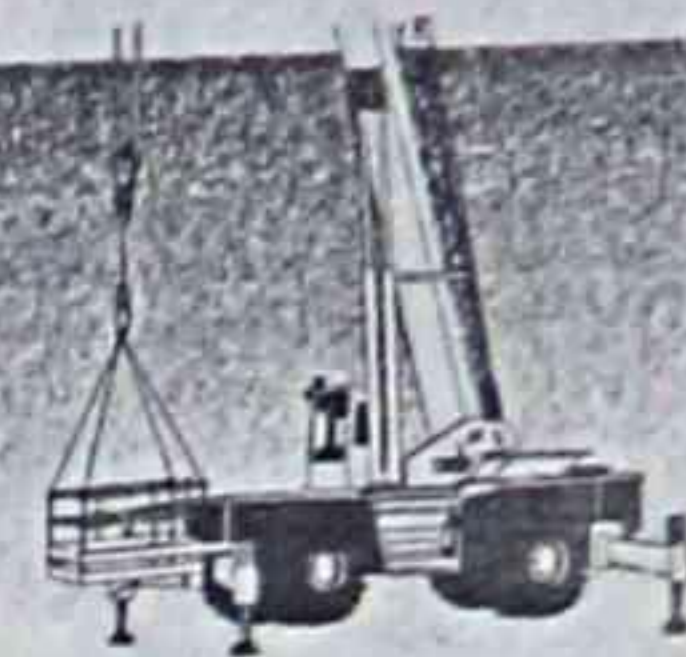
-В настоящее время стабильная. Есть грузы, а значит - зарплата, рабочие места. Сейчас занимаемся строительством - специалисты Дальмормонтажа возводят новый комплекс. А пока работаем, как говорится, "с колес": вагон-судно, прямой вариант. Складов нет, но к весне построим.

-Виктор Александрович, не пугают вас трудности, начинать приходится, можно сказать, сначала?

-Крепкую закалку получил здесь с молодости, ведь, когда приехал, было мне всего 22 года. Сыграло свою роль и окружение - рядом все эти годы были не хлюпки, а настоящие мужики, к примеру, Анатолий Петрович Шишкин, Иван Иванович Косов и многие другие.

Нынче коллектив у нас небольшой - 74 человека. Каждый - высококвалифицированный специалист, каждому можно с легкой душой доверить любое дело. Так что тут я спокоен - люди не подведут. А это главное.

наши громкие даты и имена



КОМАНДА

Открывались новые перспективы

НА ВОПРОС, чем стал для него Восточный, Виктор Степанович Мельничук, заместитель начальника морской администрации порта по экономике, ответил не сразу, видимо, слишком многое вспомнилось ему в этот момент.



Для двадцатичетырехлетнего специалиста, выпускника одесского вуза, только-только вникавшего в практику, первые шаги в профессию были непростыми. Благо, в находкинском морском торговом порту, где начал работать, встретили доброжелательно. Особенно благодарен он Валентине Андреевне Кирияновой, которая в то время возглавляла планово-экономический отдел.

- Это была замечательная женщина, настоящий ас своего дела, - рассказывает Виктор Степанович.

Несмотря на молодость, неопытность, приглянулся Виктор тогдаш-

нему начальнику строящегося порта во Врангеле В. Васяновичу, и тот пригласил парня поработать в Восточном.

Конечно, попробовать себя на новом месте было заманчиво.

- Открывались новые перспективы, было огромное желание работать, - вспоминает Виктор Степанович. - Жизнь здесь кипела. Молодежь трудилась с азартом. Конечно, огромное впечатление оставило знакомство с первой бригадой докеров-механизаторов Тараса Олинкевича. Это были ребята могучие, крепкие, искренние...

Мы все тогда радова-

лись сдаче каждого нового причала.

... Рос порт, профессионалами становились молодые специалисты. 25 лет назад начинал Виктор Мельничук инженером, а через несколько лет назначили его заместителем начальника порта по экономике, с 1994 года - он работает в коллективе морской администрации порта.

Несмотря на экономический кризис, проблемы из-за высоких тарифов на железнодорожном транспорте, а также замедление продвижения грузов из-за забастовок на рельсах, обстановка в порту относительно стабильная.

И все же о чем не может не сожалеть один из ведущих экономистов Восточного, это о том, что возможности порта используются не в полной мере.

- Мы могли бы существенно повысить производительность грузовых операций, вести эффективно обработку флота, - рассказывает Мельничук. И добавляет: - Будут подвиги в экономике государства, улучшится положение и у нас. По крайней мере, в пассивности наших специалистов не упрекнешь. В любой ситуации находим выход.

Начинал "с



Т
В
О
З
Д
Я

СЧАСТЛИВ, по-моему, тот человек, которому суждено было в жизни быть причастным к великой стройке. Виталий Григорьевич Бахарев, инженер отдела механизации управления порта, начинал на угольном комплексе, что называется, "с гвоздя", с ровного места. Прием оборудования, монтаж - все это требовало от молодых специалистов, каким он тогда был, и знаний, и навыков.

- Учился на практике, - вспоминает Виталий Григорьевич. - Оборудование было уникальным по тем временам. Пришлось иметь дело с электроникой, гидравликой... Помню, туго нам тогда приходилось. И все же интересно было работать рядом с таким специалистом высокого класса, как старший инженер Владимир Владимирович Костюченко.

Да и сам Виталий Григорьевич показал себя с хорошей стороны и как инженер, и как руководитель, организатор работы. Не зря ведь ему в конце семидесятых без очереди выделили автомобиль ВАЗ, который до сих пор на ходу. А позднее премировало его руководство порта путевкой в Японию, получил он почетное звание "Отличный работник Министерства морского флота".

И личная жизнь Бахарева сложилась в Восточном счастливо - выросли здесь трое детей, сейчас у него три внука и внучка. Построил дом. А сколько деревьев посадил - не сосчитать. Младшая дочь Виталия Григорьевича пошла по стопам отца - скоро, после окончания вуза, получит специальность инженера-механика.

Идеи приходят и реализуются

ТАК считает ветеран Восточного порта Даша Доржеевич Молоров, который долгие годы возглавлял вычислительный центр. А люди, работавшие под его началом, называют этого скромного человека отцом родным. Он научил их всему. Главное - оптимистическому взгляду на любую жизненную ситуацию.

- Повзрослели мои ученики, - говорит Молоров, -

скоро начнут подумывать о пенсии. А молодежи сегодня маловато: два-три человека в год приходит. Зато отбор хороший. Сейчас техника скоростная, с большой памятью, очень надежная, и добывать нужную информацию - истинное удовольствие.

Сегодня Даша Доржеевич работает в бюро ценных бумаг. А мечтал студент Томского института радиоэлектроники дви-



гать космонавтику.

Мечте не суждено было сбыться. Судьбой стал Восточный порт, и Даша Доржеевич не жалеет об этом. Теперь у него новая идея: когда пойдет

на пенсию - отправится в кругосветное путешествие, как это делается у них. Шутки шутками, но, как знать, может, не такой уж это фантастический план?

НА ЭТОТ вопрос могут ответить все. А уж диспетчер энергохозяйства Геннадий Григорьевич Добровольский, работающий на данном объекте с самого начала, в первую очередь.

- Первая и единственная линия, снабжающая

порт электричеством, шла от Екатериновки до Восточного порта. Протяженность ее составляла 32 километра. Таким образом, весь порт находился на одной ветке. Зимой ветра дули сильные, линия выходила из строя. Тогда разбивались по участкам

Какая жизнь без электричества?

на три-четыре километра и искали обрыв. Порой по три дня не уходили, работали до тех пор, пока не устраним аварию. Начинать работать электрослесарем, начальником участка сетей и подстанций, потом главным энергетиком довелось быть.

Много добрых слов можно сказать о коллегах, к примеру, о В. Арлакове, работавшем главным энергетиком, требовательном,

грамотном специалисте, вникающем во все производственные вопросы. По-прежнему, начиная с 1974 года, трудится рядом со мной супруга - Тамара Сергеевна, разделившая трудности всех лет.

Постепенно строились подстанции, сейчас их во Врангеле - шестьдесят.

Коллектив небольшой, но это опытные, квалифицированные специалисты. Становление нашего подразделения произошло.



ВИКТОР Васильевич Приемкин - "крестный отец" контейнерного комплекса Восточного порта. В мае 1976 года он на только что открывшийся терминал пришел начальником смены. С 1980-го по 1984-й год Виктор Васильевич - старший инженер-технолог, а с 1984-го по 1992-й - начальник контейнерного комплекса.

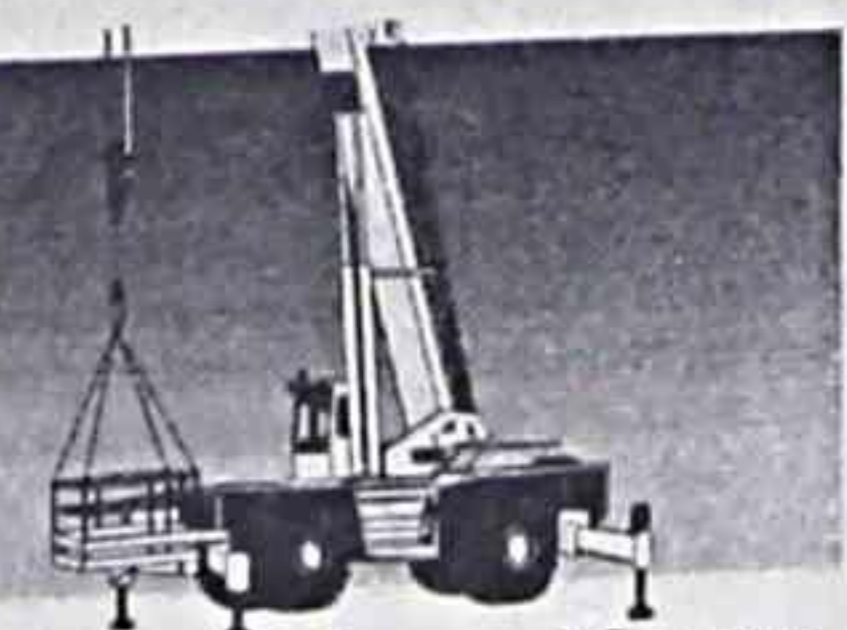


"Крестный отец" контейнерного

Виктор Васильевич Приемкин - организатор всех транзитных перевозок в порту и слаженной работы коллектива. Это он "открывал" 1,2,3 очереди контейнерного терминала, отправлял "миллионный" контейнер, занимался автоматизацией и компьютеризацией всего комплекса. Заслуги В. В. Приемкина перед портом в 1985 году были особо оценены, а сам он награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Сегодня Виктор Приемкин возглавляет компанию "Причал Восточный" - организатора швартовых работ в порту, погрузки автомобилей и прибрежного лова.

Ковалась в буднях даль мечты



Юрий Кайсин - человек основательный

В СЕМЬДЕСЯТ третьем у Кайсиных уже было двое ребятшек, а жили у отца во времянке на четырнадцати квадратах. Поэтому когда глава семьи услышал о наборе рабочих в соседний Врангель, долго не раздумывали. И он поменял свой буксир на стройплощадку первой пятиэтажки.

Начальник нового порта Виктор Андреевич Васянович - рассказывает Юрий Тихонович, - наглядно показал: вот недостроенный дом, поднимайте и заселяйтесь. Мы пошли, отработали до весны и в апреле получили ключи от квартиры. Мне по числу моих домочадцев полагалась трехкомнатная. В ней и живу до сих пор.

На угольном комплексе Юрий Кайсин тоже ветеран. В семьдесят восьмом пришел туда на склейку конвейера, участвовал в монтаже и сдаче его госкомиссии. С тех пор и работает здесь. Выучился на докера-механизатора, а последние восемь лет руководит бригадой.

Угольный - одно из самых популярных и стабильных производств, - не без гордости заявляет Юрий Тихонович, - жизнь так устроена, что без многого можно обойтись, но только не без тепла. Энергия человеку нужна постоянно. Уголь отправляем в Корею, Японию... Китай вот дорогу "перегораживает" со своим дешевым углем. Наши производители пытаются держаться, но железнодорожные тарифы все их усилия сводят на нет. Какая уж тут конкуренция? Хотя наш уголь явно качественнее.

Про счастье Кайсин тоже говорит коротко: бывало оно под крышей его дома нередко... когда Фаину встретил, дети рождались, в школу пошли, потом закончили, сына из армии дождался... вот счастье-то было. Теперь вот внук, двухлетний Артемка, когда приходит, обязательно счастье приносит... Хотел Юрий Тихонович для своей большой семьи дом построить. Да не успел. Но он надежды не теряет, может, еще повернется все в разумное русло?

Принимай вахту, сын

ЕРМАКОВА ТАТЬЯНА Михайловна работает в Восточном порту с первого года его биографии. Невроский на первый взгляд, но весомый вклад внесла в производственную деятельность тальман контейнерного, а затем угольного комплекса. Выросли дети, уже и старший сын работает рядом.

РАБОТАЛА я инженером - технологом на Курганском мясокомбинате и однажды в журнале "Работница" на глаза мне попала фотография бригады Раисы Федоровой и заметка о том, что строят девчата глубоководный порт на Японском море. Но не эта заметка и не романтика позвали меня в дорогу. Просто на тот момент нужно было круто переломить судьбу, и я уехала.

В сферу обслуживания не пошла, хотя звали в магазин и в столовую. Устроилась учеником штукатурки как раз к моим первым заочным знакомым. Но почти сразу перешла в службу геодезии, и девять лет была главным геодезистом дирекции строящегося порта. А потом еще пятнадцать лет возглавляла отдел капитального строительства этой же самой дирекции. И нет в порту объекта, который я хотя бы не потрогала своими руками. Или не прошла с геодезическим инструментом. Столько прошагала пешком. Автодорога Находка - Врангель, разбивка линий электропередач, линий связи... Измерению подвергалась каждый поворотик... рулеточкой, линеичкой и собственными ножками.

Помню, как закладывали первый дом на Береговой, причалы и подсобные сооружения... Я представляла будущее порта Восточного более грандиозным: 63 причала по проекту. Пусть не 63. Но по минимуму причалов 40 можно было ожидать. Когда началось строительство, нас финансировали на полную катушку, денег не жалели. И потому тем-

кая артерия, как Восточный порт. Хотя по настоящему положению в стране, может быть, столько причалов и не нужно. У нас пятый и шестой полностью не загружены. Да и ВМКС мог бы раза в два-три больше принять кон-

кирпичное здание? Это 157-квартирный жилой дом. В девяносто третьем году я собирала дольщиков. Желающих было море. Многие приходили индивидуально. Уже через год этот энтузиазм иссяк. Инфляция сожра-

Иванович Кобзарь. Может, немножко не хватило женской доли. Но для меня это не главное. Мне не до того. Я сейчас строю собственный дом. На это уходит все свободное время. Несмотря ни на что, я его построю.

Прекрасная дама с мужским характером



пы были ошеломительными. Я недавно подсчитала, получается в среднем в месяц мы осваивали 20 млрд рублей (неденоминированных). Теперь это годовая программа. По тем временам комплекс калийных солей, 13-й причал и все остальное, что мы тянем с 94-го года, ввели в строй бы года за два. Кто знал, что заморозится такая важная мор-

тейнеров. Но за нефтеперерабатывающую базу обидно. Огромная, около 500 метров стена причала планировалась в устье реки Хмыловки. Построены железнодорожные пути, мост через реку. Все теперь заброшено, пропадает. А причал-то нужней. В нашем районе единственный. Ведь находкинский нефтепорт уже устарел, нужен новый.

Можно было бы строить дома для людей. Но снова заковыка. Квадратный метр жилья сегодня обходится по скромным даже прикидкам около трех тысяч рублей. Это какую же надо иметь зарплату, чтобы войти в долю на строительство квартиры? Помните, на въезде

ла все сбережения.

Сейчас пересматриваю альбом, который сама собрала, с вырезками из "Находкинского рабочего", с фотографиями, почетными грамотами, письмами и понимаю, что жизнь прожила правильно. Восточный порт стал для меня родиной, и для моего сына, и для маленькой внучки. Здесь сложилась моя карьера. У меня были прекрасные учителя. В геодезии - Михаил Петрович Гречко, в строительстве - покойный Василий Иванович Бобранов, по экономике и хозяйствованию - Иван Сергеевич Сенько и тогдашний наш директор - Владимир

С Россией сложнее. Но и здесь я верю в разум русского человека. Сколько можно позволять помыкать собой? Конечно, надо было что-то менять. Но ведь порушили все. Даже на историю замахнулись. Рассказывают сказки о том, как мы плохо жили. Да кто, скажите, нас заставлял по 12 часов работать или на субботах вкалывать? Мы сами этого хотели. Так что как бы это нагнетание обстановки не закончилось трагически. Нельзя чернить прошлое. Без него не бывает ни настоящего, ни будущего.

НИНА БУЧЕЛЬНИКОВА, ведущий инженер отдела эксплуатации.



Стал

единогласно голосовали за нее, принимая в 1978 году в ряды КПСС. Была она и членом парткома порта, и членом горкома партии.

Искренним было стремление Нины трудиться все луч-

ше и лучше всюду, какой бы участок работы ни доверяли.

В те годы по труду и чести была. В 1981 году Н. Меняйло наградили медалью "За трудовое отличие", в 1986 году - орденом Трудовой Славы III степени, в 1986 году на коллегии Министерства морского флота сам министр Т. Гуженко вручил ей значок "Почетный работник морского флота". А уже в 1997 году была удостоена юбилейной медали "К 300-летию Российской Федерации".

- И все же самый неожиданный, самый волнующий момент в жизни - когда на краевой партконференции я услышала свою фамилию в числе делегатов на XXVII съезд КПСС, - вспоминала Нина Степановна, - стало даже как-то не по себе. В основном все, кто был в этом списке, заранее все знали, а я, как говорится, ни сном, ни духом. Да, заполняла всевозможные анкеты, писала автобиографию, приносила фотографии... Но что делегатом съезда выдвинут - даже представить не могла.

Приезжаю с конференции и - к Васяновичу (он тогда начальником порта

ло, накипело, вскрывали недостатки, смело критиковали все, что мешало нам в жизни.

Оглушительным громом аплодисментов воспринимали делегаты эти выступления. Врезалась в память и речь Ельцина. С каким убеждением, с какой смелостью выступал он против бюрократии, застоя, наступившего в обществу, говорил о том, что необходимо нам менять сознание, непри-

миримым быть ко всему, что тормозит развитие демократических прогрессов, что только они способны возродить Россию. Тогда все верили этим

году из-за резкого снижения на щеповом потоке груза.

И теперь, что называется, через запятую вспоминаю обо всем, что происходило в ее жизни, она горда тем, что в далеком 1974-м с мужем и маленькой дочуркой приехала из Находки во Врангель на всесоюзную ударную комсомольскую стройку, что в числе многих оказалось причастной к великому, так нужному тогда стране делу - строительству глубоководного порта на Востоке страны, и не сожалеет ни о чем, что было прожито в молодости. И, доведись еще раз повторить эту прекрасную пору, ничего бы менять не стала. Обо всем, что было, Нина Сте-

сюрпризом

А поездка в Москву (кстати, тогда я впервые познакомилась) - это вообще для меня самое светлое вос-

поминание в жизни. Душа долго еще потом трепетала от одной только мысли, что я была делегатом съезда.

Насколько все там было величественно, торжественно: от самого убранства Кремлевского Дворца съездов до речей выступавших. 1986 год - начало перестройки, которую, вспомните, все мы, весь наш народ на "ура" восприняли. И съезд проходил в атмосфере открытости, полной свободы слова. Люди выходили к трибуне, и не по бумаге, как прежде, читали речи, а говорили от чистого сердца обо всем, что навале-

пановна вместе с мужем - Владимиром Федосовичем не стесняются рассказывать своим дочерям - Ольге и Анюте и внучке-первокласснице Виталинке, с

партийный съезд

которыми они все вместе дружно живут в двухкомнатной квартирке в одном из первых заселенных в поселке Береговом доме.

Сегодня Нина Степановна по-прежнему трудится в родном Восточном порту, но теперь тальманом на лесном комплексе. Сюда многих работников перевели в 1995

Сегодня Нина Степановна по-прежнему трудится в родном Восточном порту, но теперь тальманом на лесном комплексе. Сюда многих работников перевели в 1995

Материалы в номер подготовили: Наталья ВОТЧАЛ, Ольга ЧИКИЛЬДИНА, Ирина ШУМЕЙКО, Елена АЛИЕВА, Наталья ПОПРАВКО, Людмила ЛЕБЕДЕВА. Фото Александра СИДОРЕНКО и из архивов музея славы порта, музея Находки.