

Кр. 4  
М 805



# К Морские ворота КОЛЫМЫ

*Магаданско-му  
морско-му  
торгово-му  
порту* **70**  
*лет*











Мараганско.уу  
но реко.уу  
торгово.уу  
порту **70** лет



УКАЗ  
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО  
СОВЕТА СССР

О НАГРАЖДЕНИИ МАГАДАНСКОГО МОРСКОГО  
ТОРГОВОГО ПОРТА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО  
МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

*За успехи, достигнутые в выполнении  
заданий десятой пятилетки по ускорению обработки  
флота, и широкое внедрение передовой технологии  
погрузо-разгрузочных работ наградить Магаданский  
морской торговый порт Дальневосточного  
пароходства орденом «Знак Почета».*

Председатель Президиума Верховного Совета СССР  
Л. Брежнев

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР  
М. Георгадзе

*Москва, Кремль. 3 апреля 1981 г.*



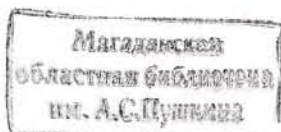




# К Морские ворота КОЛЫМЫ

*Магаданскому  
морскому  
торговому  
порту 70 лет*

1042336



Хабаровск  
Издательский дом  
«Приамурские ведомости»

2003











УДК 908(470+571.65)+656.615  
ББК 63.3(2Рос255.3)+39.413  
М80

Текст, фото  
*И.С. Красиков*

Редактор  
*Н.Д. Красикова*

Оформление  
*А.В. Сысоев*

ISBN 5-8003-0141-7

© Красиков И.С., текст, фото, 2003  
© Сысоев А.В., оформление, 2003  
© Магаданский морской торговый порт, 2003  
© Издательский дом «Приамурские ведомости», 2003



# Оглавление

- 9    ПОРТ — ЭТО СЕРДЦЕ МАГАДАНА  
      Поздравительное слово  
      губернатора Магаданской области  
      Н.Н. Дудова
- 11  ПО ВОЛЕ ОТЕЧЕСТВА  
      Выступление генерального директора  
      ОАО «Магаданский морской торговый порт»  
      А.А. Зинченко
- 14  ВETERАНЫ — ГОРДОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

## В НАЧАЛЕ ПУТИ

- 17  ПЕРВЫЙ ГУДОК
- 20  ВОЙНА
- 22  ПОСЛЕ ПОБЕДЫ

## ВМЕСТЕ СО ВСЕЙ СТРАНОЙ

- 25  СЧАСТЛИВЫЕ ГОДЫ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН
- 28  НОВОЕ ВРЕМЯ, НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ

## ПРОРЫВ ИЗ КРИЗИСА

- 33  НА РУБЕЖЕ
- 36  В ОДНОЙ СВЯЗКЕ
- 45  «НЕ ВАЛЬС НА ПАЛУБЕ...»
- 50  ВСЕ МЫ НЕМНОГО ДОКЕРЫ

## ЗОЛОТОЙ ФОНД ПРЕДПРИЯТИЯ

- 57  ТВОИ ЛЮДИ, ПОРТ
- 60  ВСЕ У НАС ВПЕРЕДИ
- 62  *Почетные работники морского флота России*
- 62  *Почетные полярники*
- 63  *Руководители предприятия*





ПИОНЕР ХОЛМСКА  
ХОЛМСК



Николай Николаевич  
**ДУДОВ,**  
*губернатор  
Магаданской области*



## **ПОРТ — ЭТО СЕРДЦЕ МАГАДАНА**

Магаданский морской торговый порт, встретивший первый пароход с грузом для Колымы в далеком 1933 году, положил начало социально-экономическому развитию нашей области. Вся жизнь Колымы тесно связана с его деятельностью. Он старше своего областного центра на 6 лет и области — на 20. Уже одно это характеризует его как важнейший стратегический пункт территории. За неимением в регионе других транспортных артерий, кроме морской, он принял на себя роль основного связующего звена Магаданской области с «материком», перекачивая, подобно сердцу, всю ее жизнетворную энергию. Сюда, в Нагаевскую бухту, приходили суда с первыми вольными и невольными поселенцами нашего края. Отсюда расходились по всему северо-востоку страны поступавшие морем производственные и жизненно важные грузы, предназначенные для его горных и рыбодобывающих предприятий.

И пусть сегодня грузопоток Колымы значительно сократился, но события последних лет убеждают: Магаданский морской торговый порт, прошедший сложный период производственно-экономического переустройства, вновь начинает жить полной жизнью. В минувшем 2002 году он принял и переработал на своих причалах почти 700 тысяч тонн грузов — топлива, техники, стройматериалов, продуктов питания. Длительные простои остались в прошлом. Сегодня коллектив порта может уверенно смотреть в будущее. Залогом тому — здоровые тенденции экономического развития области и большой трудовой опыт, накопленный на предприятии.

В морском торговом порту работают удивительные люди, безгранично преданные своему делу, — истинные колымчане. Я выражаю всем вам глубокую благодарность за самоотверженный труд на благо территории, ее настоящего и будущего. Желаю вам и вашим семьям счастья, благополучия, крепкого здоровья и успехов в столь необходимом для всей области деле.

Поздравляю вас, дорогие земляки, с юбилеем — 70-летием вашего славного предприятия!







Андрей Андреевич  
**ЗИНЧЕНКО,**  
*генеральный директор  
ОАО «Магаданский морской  
торговый порт»*



## ПО ВОЛЕ ОТЕЧЕСТВА

6 декабря 2003 года нашему Магаданскому ордена «Знак Почета» морскому торговому порту исполняется 70 лет. По всем меркам для предприятия, работающего в районе Крайнего Севера, это солидный возраст, свидетельствующий о его жизнестойкости и несомненной ценности в экономической жизни Колымского края.

С чем мы, портовики, подошли к этому юбилею? Что представляет собой сегодня наш порт, заложенный по воле Отечества на северном берегу бухты Нагаева холодного Охотского моря в далеком 1933 году?

Прежде всего, это современное специализированное предприятие с круглогодичным циклом работ, способное принимать у своих причалов суда любого класса и обеспечивать при необходимости их круглосуточную обработку. Магаданский морской торговый порт был и остается крупнейшим портом местного значения на Дальнем Востоке России. Через него осуществляется весь северный завоз промышленных и продовольственных товаров для жителей Магаданской области, части Чукотки и Якутии. Его называют морскими воротами Колымы. И не напрасно: более 90 процентов всего грузопотока, обеспечивающего жизнедеятельность региона, идет через него.

В 80-е годы, на которые пришелся пик развития Магадана, на причалах порта перерабатывалось более трех миллионов тонн грузов различной номенклатуры. Жизнь в нем кипела круглые сутки. С максимальной нагрузкой работали все три его производственных перегрузочных комплекса. В иные дни на рейдах в бухте Нагаева в ожидании разгрузки выстраивалась «живая» очередь из полутора-двух десятков судов различного класса: столь велик был грузопоток для нашего края. С 1963 года его работа не прерывалась и на зиму: суда на причалах стали проводить за собой ледоколы.

Правительство не жалело средств для развития Колымского края, а следовательно, и его «морских ворот». Техническое оборудование порта регулярно обновлялось. На вооружение колымчан поступали импортные порталы, краны, контейнерные перегрузчики, фронтальные и ковшовые погрузчики, портовые тягачи, колесные и гусеничные тракторы. Техника для Магаданского морского торгового порта, работавшего в сложнейших условиях севера,



закупалась в Англии, ФРГ, Японии, Финляндии, наиболее авторитетных на мировом рынке портового оборудования.

Крепла и росла слава магаданских докеров, первыми в отрасли применивших передовой метод работы укрупненными комплексными бригадами, превратившимися в самостоятельные звенья рабочей цепи порта. Их механизаторы овладели всем перечнем смежных специальностей, могли управлять краном, контейнерным перегружателем, погрузчиком, трактором. Иначе говоря, вели погрузо-разгрузочные работы более творчески и экономично. На всю страну гремели имена бригадиров А. С. Амвросова, В. К. Бокового, М. Н. Зорина, Я. И. Корсунова, В. И. Першакова, В. А. Гусарова, Н. П. Грамотенко. Такой труд не мог быть не оценен по достоинству. В апреле 1981 года Магаданский морской торговый порт за трудовой вклад в освоение северного края был награжден орденом «Знак Почета».

Всю свою жизнь порт планомерно строился, развивая производственные мощности. Начав в 1933 году со скромного двенадцатиметрового деревянного ряжа для приема судов, он впоследствии ввел семь надежных глубоководных причалов с общей протяженностью причальной линии 1 800 метров. Площадь крытых и открытых складов для хранения грузов превысила 128 тысяч квадратных метров. Порт располагал собственным каботажным флотом, с помощью которого не только осуществлял швартовку судов к своим причалам, но и доставлял грузы из Магадана в небольшие замерзающие порты Чукотки и Корякии, а при необходимости мог послать некоторые из сухогрузов во Владивосток и в Японию.

Одновременно развивалась и социальная сфера предприятия. На берегу бухты Нагаева усилиями портовиков вырос новый жилой микрорайон, названный в народе моргородком. Коллектив морского торгового порта, численность которого достигала к 1990 году 1 600 человек, содержал собственную базу отдыха, пионерский лагерь, школу, детские сады. Добрые традиции совместного труда и отдыха портовиков были известны всему Магадану...

Да, все это — наша история, страницы общей славной биографии, которыми работники ОАО «Магаданский морской торговый порт» по праву могут гордиться. Но с известным сожалением приходится констатировать и тот факт, что многое из этих достижений осталось в прошлом, — сегодня порт живет несколько иной жизнью, менее богатой в социально-экономическом смысле. Хотя, полагаю, нет в том вины самих портовиков. Непродуманные экономические реформы 90-х годов и невнимание правительства России к нуждам своего Крайнего Севера привели к обрушению экономики Колымы и ее географических соседей. В несколько раз упал грузопоток в северные территории. «Морские ворота» области попали в тиски неблагоприятных внешних обстоятельств. В 90-е годы они много чего пережили: и сокращение в несколько раз рабочих мест, и разор производства, и попытку подвести стратегическое предприятие с федеральным пакетом акций под банкротство.

Но и это, слава богу, тоже наконец-то осталось позади. Порт выжил в сложнейших условиях предбанкротного существования и ныне общими усилиями трудового коллектива вновь поднимается на ноги, буквально отвоевывая у времени былую известность и экономическую стабильность. Мы вышли на новый рубеж своей истории. Ошибки недавнего прошлого необходимо



исправлять. Пора собирать под единую руку все, что ранее по праву принадлежало порту, возвращать себе функции единой комплексной специализированной компании, работающей на экономику области и получающей от этого законную прибыль. Возможности у нас для этого есть, поскольку предприятию, прошедшему через жесткие испытания, удалось сохранить главное — кадровый костяк своих уникальных специалистов — докеров, ремонтников, тальманов, инженерно-технических работников — истинных портовиков-профессионалов. Общими усилиями мы вполне способны повернуть дела порта по-новому. Сегодняшние производственные мощности предприятия способны обеспечить до 2,2 миллиона тонн переработки грузов различной номенклатуры. В 2002 году мы вышли на рубеж пока что 700 тысяч тонн. Но грузопоток на Колыму постепенно начинает нарастать, и это вселяет в нас надежду в лучшее будущее Колымского края, а стало быть, и жизни порта, напрямую зависящей от объемов северного грузопотока.

Я поздравляю коллектив порта со славным юбилеем нашего предприятия. Желаю вам, дорогие друзья и коллеги, крепкого колымского здоровья, семейного благополучия и успехов во всех ваших начинаниях. Уверен, что общими усилиями мы преодолеем и нынешние трудности. Залогом тому может служить вся история порта, прошедшего суровую и поучительную жизненную школу за минувшие 70 лет.

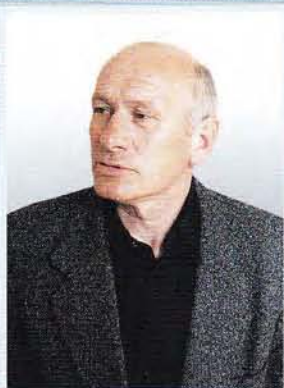




# ВETERАНЫ — гордость предприятия



АНДРЕЕВА  
*Жанна Васильевна*



АНТОНЕЦ  
*Иван Матвеевич*



ВАСИЛЕНКО  
*Владимир Иванович*



ВАСИН  
*Владимир Васильевич*



ДЕМИДЕНКО  
*Анатолий Васильевич*



ЖАРКОВА  
*Валентина Тимофеевна*



КОРШУНОВА  
*Галина Ивановна*





**ЛЫСАКОВ**  
*Николай Алексеевич*



**МИХАЙЛОВА**  
*Полина Васильевна*



**НАДЕЕВЕЦ**  
*Надежда Григорьевна*



**НАСТАСИЕНКО**  
*Анна Андреевна*



**ОВЧАРОВ**  
*Петр Васильевич*



**ОСТАПЕНКО**  
*Владимир Федотович*



**ОЩЕПКОВ**  
*Валерий Иванович*



**ПАНЧЕНКО**  
*Петр Федорович*



**СЕМЧУК**  
*Петр Алексеевич*





**ТИМУШ**  
*Надежда Дмитриевна*



**ФЕДОСЕЕВА**  
*Валентина Афанасьевна*



**ХОХЛОВА**  
*Вера Андреевна*



**ШИЛОВ**  
*Николай Михайлович*



**ШИШКИН**  
*Николай Иванович*



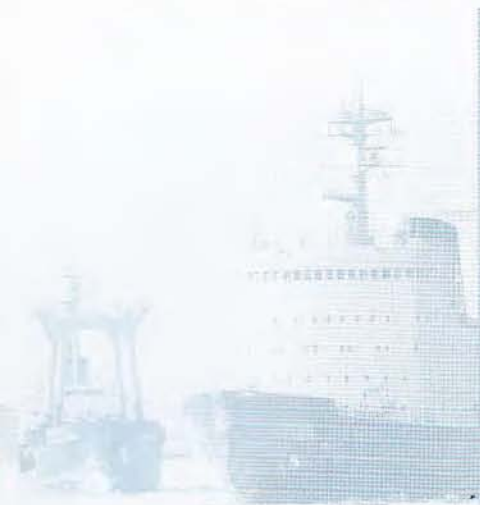
**ШИШОВ**  
*Николай Анатольевич*



**ЮФЕРЕВА**  
*Татьяна Николаевна*



**ЯКОВЛЕВ**  
*Александр Алексеевич*





# В НАЧАЛЕ ПУТИ

## ПЕРВЫЙ ГУДОК

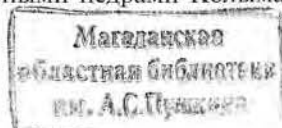
Первым достоинством бухты Нагаева (тогда еще бухты Волок), как лучшей якорной стоянки в Охотском море, оценил в своей морской лоции гидрограф Б. В. Давыдов. Было это в 1912 году. Но обживать северное побережье Охотоморья начало лишь в самом конце 20-х годов, уже при советской власти, когда по инициативе Комитета Севера в бухте Нагаева была открыта Восточно-Эвенская культбаза, фактически положившая начало истории города Магадана. Вскоре рядом с ней на северном берегу удобной бухты было организовано агентство Дальневосточного морского пароходства, имевшее свои катера и кунгасы для выгрузки судов, стоявших на рейде.

В феврале 1932 года Морское агентство, уже в качестве Мортранса, перешло в ведение созданного здесь Дальстроя НКВД СССР, который и стал инициатором строительства порта, необходимого для приема судов с грузами и людьми — в большей части своей заключенными. «Дешевой рабочей силе» отводилась важная роль в создании производственной инфраструктуры северо-восточной окраины Советской республики, и прежде всего ее горнодобывающей промышленности. Страна, совсем недавно вышедшая из разрушительной Гражданской войны, остро нуждалась в пополнении своего золотого запаса, а богатая золотыми недрами Колыма открывала ей



*Нагаево. Разгрузка с кунгасов. 30-е годы*

1042336







*Э. О. Лапин, начальник морского транспорта  
Дальстроя. 1932 год*

такую возможность. Для достижения этой цели молодая советская власть за ценой, что называется, не стояла.

Выгрузка с рейда не удовлетворяла все возрастающие потребности вновь осваиваемого края. Поток грузов для Дальстроя оказался столь велик, что нередко суда, приходящие сюда с грузом, вынуждены были оставаться в бухте на зимовку до начала следующей навигации. Нужда в надежных причалах все более обострялась. Инициатором строительства порта стал начальник Дальстроя Э. П. Берзин.

«Если мы построим порт, будет решена задача первостепенной важности. За навигацию мы сможем принимать около 200 судов, а это значит, что на Колыму будет поступать около миллиона тонн грузов в год, и тогда мы удовлетворим потребности в них не только геологов, но и горной промышленности. Откроется широкий доступ к богатствам северо-востока. Порт для нас значит — жизнь!» — писал в своем дневнике молодой прораб стройки Сергей Барков. Сам он не дожидаясь счастливого дня открытия порта, замерз во время ночной зимней



*Ремонт подъездных путей в порту. 30-е годы*





*Бухта Нагаева. 30-е годы*

рейдовой отгрузки судна, пришедшего с продовольствием для рабочих Дальстроя и попавшего в жестокий шторм.

...Поднимали порт, по свидетельству очевидцев, буквально на руках, почти при полном отсутствии механизмов. Даже многотонный бревенчатый ряж размером 12 на 22 метра, соединивший море с отсыпанным вручную молотом, был спущен в воду без тракторов и лебедок... Давалось все это огромным трудом и немалыми жертвами. Но зато когда 6 декабря 1933 года в акваторию бухты вошел пароход «Уэлен», его ждали под разгрузку не в кунгасах в море, а на берегу, у настоящего, только-только отстроенного причала. Благодарный гудок «Уэлена» был воспринят людьми, собравшимися на береговом припае, как крик новорожденного — поднятого их руками морского порта, названного в честь одноименной бухты портом Нагаево. Этот день и считается теперь первым днем его жизни. Хотя по официальным документам порт третьего разряда Нагаево под административным управлением треста «Дальстрой» был учрежден в 1936 году. Первым начальником морского транспорта Дальстроя, который одновременно исполнял обязанности и начальни-

ка небольшого порта третьего разряда, был, по сохранившимся архивным документам, Э. О. Лапин.

Новый порт быстро окреп. Уже в 1937 году нагаевцы сумели перегрузить для нужд территории свыше 350 тысяч тонн грузов разного назначения. Это было бесценным вкладом в развитие горной промышленности Колымы и ее столицы — молодого поселка Магадана, который лишь в июле 1939 года был преобразован в город. Порт оказался старше будущего областного центра на шесть лет.

В 1940 году в строй вступил второй причал. Мощности перегрузочного предприятия возрастали, но грузы здесь долгое время перерабатывались исключительно вручную, за счет мускульной силы и энтузиазма северян. Наиболее востребованной профессией в Магадане был портовый грузчик, человек исключительного физического здоровья. Но на самой территории порта для доставки грузов под складские навесы уже применялись колесные тягачи и гусеничные тракторы ЧТЗ, положившие начало механизации портового хозяйства. Заняться внедрением ее вплотную магаданцам помешала война.



## ВОЙНА

В военные годы Нагаевский порт, как и многие на Дальнем Востоке, обретает оборонное значение. Он работает на нужды не только своего золотодобывающего края, но и фронта, перегружая в бухте Нагаева приходящие из-за границы по ленд-лизу суда с продуктами для населения страны и военной техникой. На мужчин, работавших в порту, распространялась правительственная броня, но многие из нагаевцев все же добивались отправки на фронт, уходили воевать добровольцами. Газеты тех лет писали о патриотическом почине портовиков А. Ефанцева, И. Конюхова и А. Томченко, которые приобрели на свои личные сбережения танки и сражались на них с фашистами...

Численность рабочих порта значительно сократилась, а нагрузки на предприятие между тем все возрастали. Обычного рабочего дня для обработки прибывающих судов уже не хватало, и в январе 1942 года рабочий моторно-агрегатного цеха Шумилов

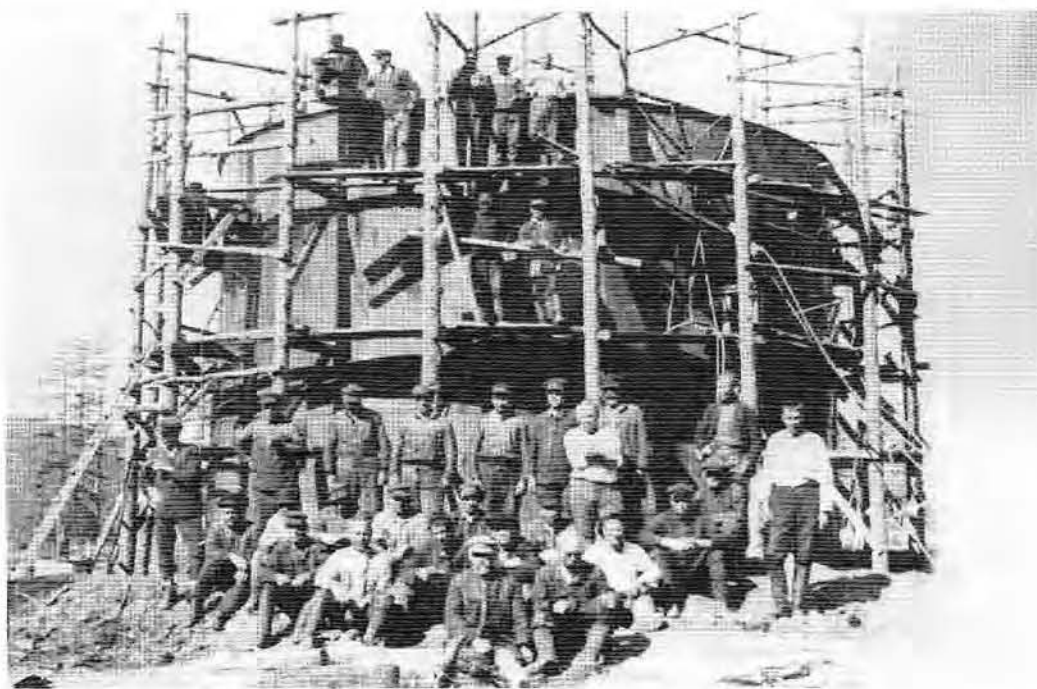
предложил своим товарищам работать по 16 часов в сутки. Это начинание было поддержано. Чтобы ускорить разгрузку, портовики вызвали на соревнование экипажи приходящих судов. На них теперь при подходе к порту стали формироваться рабочие бригады из числа матросов, которые заранее готовили пароход к разгрузочным работам: открывали трюмы, проверяли исправность грузовых стрел и лебедок. Эти меры помогли сократить время стоянки судов под разгрузкой. Только за 1942 год таким образом было сэкономлено 2 240 часов.

Нередко в обработке грузов принимали участие все штатные работники предприятия, включая и начальников порта. Это были разные люди по своему характеру и темпераменту, но каждый из них искренне болел за общее дело. В начале войны во главе предприятия стоял С. В. Черемисин, с 1942 по 1944 год им руководил В. И. Дикой, которого сменил Л. Н. Вакуленко, пробывший на этой ответственной должности до 1956 года. Своими силами портовики ремонтировали суда, порталыные краны, до-



*Выгрузка тракторов «Коммунар» в бухте Нагаева*





*Группа рабочих — ударников постройки нефтяных баков в порту*

рогу, строили складские помещения. Если не хватало для этого 16-часового рабочего дня, люди оставались после смены, устраивали воскресники.

В газетной хронике военных лет в числе передовых коллективов порта часто упоминались бригады грузчиков Николая Топилина и Михаила Зорина, немало перевыполнявшие сменные задания. На них равнялся весь трудовой коллектив. Но руководителям предприятия уже тогда было ясно, что одним трудовым энтузиазмом поднять показатели работы порта уже невозможно: для дальнейшего увеличения его пропускной способности нужно механизировать основные производственные процессы. Правительство пошло навстречу их предложениям, и к 1943 году в Магадан были доставлены по морю первые восемь кранов общей грузоподъемностью 64 тонны, а еще через год порт получил автопогрузчики и катучие краны по 15 тонн грузоподъемности каждый. На территории предприятия были построены благоустро-

енные подъездные пути и дороги, деревянные складские помещения для хранения грузов, новое здание управления и, главное, возведен третий причал, создана своя автобаза. Производительность труда докеров поднялась до 200 процентов.

Патриотический накал северян, откликнувшихся на известный призыв того времени «Все для фронта, все для победы!», был отнюдь не формальным. Люди, не жалевшие себя в тяжелой портовой работе, сдавали деньги на строительство танков, самолетов, подписывались на облигации военных займов. В начале 1945 года на их личные сбережения был построен торпедный катер. От Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина по этому случаю в Магадан пришла телеграмма: «*Прошу передать морякам Дальстроя, собравшим деньги на строительство торпедного катера «Моряк Дальстроя», мой братский привет и благодарность Красной Армии».*

За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны многие труженики пор-



та были награждены орденами и медалями СССР. Среди удостоенных наиболее ценного в те годы ордена Трудового Красного Знамени были рабочие И. Вакуленко, А. Лепиков, П. Ларин, К. Плишко и другие.

## ПОСЛЕ ПОБЕДЫ

Послевоенные годы тоже не манной небесной упали на колымскую землю. Морской порт продолжал жить по военным законам. Огромной стране, сориентированной на сугубо оборонную промышленность, надо было заново создавать основы мирной жизни, восстанавливать разрушенное войной хозяйство. Огромная роль в этом отводилась использованию природных ресурсов Сибири. Дальнего Востока и, конечно же, северо-востока России с его горнорудной и золотодобывающей промышленностью. Морской порт Нагаево определялся как ключевой стратегический пункт в решении этой задачи. Его работникам предсто-

яло обеспечить все возрастающий грузопоток для предприятий Колымы.

В порт возвращались фронтовики. А в августе 1945 года с пароходом «Дзержинец» в Магадан прибыли две тысячи невест, очаяннных девушек-комсомолок, пожелавших связать свою судьбу с Крайним Севером. Часть из них тоже осталась работать в Нагаево. В порту больше стало счастливых молодых семей.

Стала поступать и новая техника. Хотя в целом механизация труда докеров была далекой от идеала — не превышала 10 процентов. Разгрузку угля приходилось вести, почитай, вручную, с помощью одних только судовых лебедок. Однако и в этих условиях люди успевали выгружать за смену до 500 тонн «черного золота» из одного трюма.

Приходилось портовикам выполнять и уникальные операции по выгрузке сверхтяжелых грузов, для чего средства механизации Нагаево вовсе, казалось бы, не были приспособлены. Запомнился докерам приход в порт осенью 1947 года ледо-



*В порту идет разгрузка. 50-е годы*





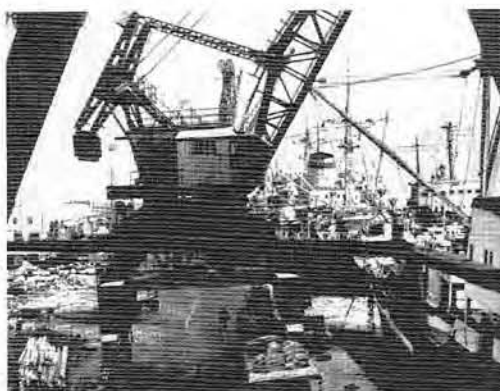
*Расширение портовой полосы*

кола «Ерофей Хабаров» с одной из первых золотодобывающих фабрик-драг, купленных за рубежом, на борту. Со сложнейшей ее выгрузкой они тоже справились успешно. Помогли инженерный расчет специалистов порта и высокие профессиональные качества докеров.

\*\*\*

В декабре 1953 года Указом Президиума Верховного Совета СССР была образована Магаданская область с центром в городе Магадане. Заново восстановленный к этому празднику морской порт оказался старше своей области ровно на 20 лет. С полной ответственностью сегодня можно сказать, что именно он послужил основой создания на северо-востоке России нового города и новой области. Он дал жизнь этому огромному региону, на территории которого свободно могли бы разместиться такие страны, как Великобритания, Франция, Италия и Греция вместе взятые.

\*\*\*



*Морской порт Нагаево. 50-е годы*

Реорганизация административной структуры ускорила дальнейшее развитие порта. Новая веха в его жизни началась с января 1957 года, когда Министерство морского флота СССР передало его из ведения ликвидированного к этому сроку Дальстроя Дальневосточному морскому пароходству. Новое подчинение способствовало более быстрому и продуманному техническому перевооружению предприятия. Прежний



*В 60-е годы на вооружение предприятия поступили мощные портальные краны*

грузооборот уже не удовлетворял жизненные потребности Магаданской области. Назревал вопрос о круглогодичной работе порта, об использовании для этого ледокольного флота Министерства морского транспорта. При талантливом хозяйственнике Александре Никитовиче Шевченко (его именем назван большой океанский теплоход), который руководил предприятием почти 15 лет — с 1956 по 1971 год, был разработан генеральный план его реконструкции. Начал формироваться качественно новый костяк рабочего коллектива, девизом которого стало повышение профессиональных знаний, приобретение смежных профессий, без чего порту невозможно было бы выйти на новые рубе-

жи — переработку 1,5 миллиона тонн грузов в год. На смену грузчику теперь должен был прийти докер-механизатор, умеющий работать на всех без исключения погрузочных механизмах порта. Зарождались первые комплексные бригады.

Порт значительно пополнился автопогрузчиками отечественных марок, на причалах его были смонтированы еще три портальных крана грузоподъемностью от 10 до 30 тонн. А в навигацию 1959 года нагаевцы внедрили новый — пакетный — способ переработки грузов. Порт превращался в отраслевой опытный полигон применения передовых методов работы. Он вступал в качественно новую стадию своего развития.





# ВМЕСТЕ СО ВСЕЙ СТРАНОЙ

## СЧАСТЛИВЫЕ ГОДЫ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН

60–80-е годы можно считать временем расцвета производительных сил Магаданской области и ее морского торгового порта.

25 мая 1963 года ледокол «Москва» впервые провел через льды к причалам «ворот Колымы» караван грузовых судов. Это стало началом круглогодичной эксплуатации порта, что резко повысило его пропускную способность. В 1965 году объем грузопереработки возрос в Нагаево до 934 тысяч тонн, а комплексная механизация работ составила уже 50,8 процента.

Пробивала себе дорогу к жизни и новая организация труда. Комплексные бригады докеров становились укрупненными, способными собственными силами перемещать любые грузы по различным технологическим схемам. Местная и союзная пресса пропагандировала опыт передовых бригадиров-портовиков Амвросова, Гусарова, Еськова, Черноиваненко, токаря Пшеничного, знатных рационализаторов порта Николая Ивановича Шишкина и Нины Васильевны Юденичевой.

Список портовиков, награжденных орденами и медалями СССР, увеличился до 236 человек. Среди них были докеры, слесари, крановщики, строители, станочники, бригадиры и руководители производств. По-прежнему в чести оставались



*В 70-е годы имя бригадира Владимира Гусарова было хорошо известно не только на Колыме, но и во всем Союзе*

трудолюбивые обычаи, когда в самые напряженные часы разгрузки рабочие каски и рукавицы надевали инженерно-технические работники и главные специалисты аппарата управления. На причалах порта перерабатывалось уже 1,5 миллиона тонн грузов, а в 1976 году этот важнейший показатель работы достиг 2 миллионов тонн! Но впереди стояла новая задача — выйти на трехмиллионный рубеж. Только таким образом можно было удовлетворить новые потребности в грузообороте бурно развивающейся Колымы.

Работу порта в эти годы возглавлял Николай Алексеевич Старостин (его именем позднее был назван буксир в порту Певек). При нем вводятся в строй новые причалы — четвертый и пятый, строительство которых входит в «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976–1980 годы», порт ставится в один ряд с крупнейшими стройками страны.



*Космонавт Г.С. Титов в Магаданском морском торговом порту. 1979 год*



*Члены бригады В. Гусарова (слева направо): Игорь Лупанов, Сергей Кузаков, Иван Орехов, Сергей Бердник*





*3 апреля 1981 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Магаданский морской торговый порт Дальневосточного пароходства награжден орденом «Знак Почета». К знамени предприятия (знамя держит начальник порта Г.Н. Мясников) орден прикрепляет первый секретарь обкома КПСС Н.И. Мальков*

Техническое перевооружение порта идет невиданными доселе темпами. Поступающая на причалы техника отвечает только лучшим мировым стандартам. Растет производительность труда. В 1977 году нагаевцы становятся победителями Всесоюзного социалистического соревнования, опыт их работы получает широкое распространение среди родственных предприятий отрасли.

\*\*\*

*В этом же году меняется название предприятия. Морской порт Нагаево переименовывается в Магаданский морской торговый порт. В апреле 1981 года Указом Президиума Верховного Совета СССР он награждается орденом «Знак Почета». А через два года перерабатывает уже 2,5 миллиона тонн грузов. Заветная цель — 3 миллиона тонн — становится почти осязаемой.*

\*\*\*

В 1984 году вступает в строй информационно-вычислительный центр порта, что позволяет полностью автоматизировать управление технологическими процессами на контейнерном терминале. Это помогает решить ряд сложных технологических проблем и значительно увеличить показатели работы производственных перегрузочных комплексов. И в декабре 1988 года порт празднует долгожданную победу — выход предприятия на обработку 3 миллионов тонн грузов.

К этому сроку он превращается в крупное специализированное предприятие с замкнутым циклом производства, в которое входит и собственное строительно-монтажное управление, созданное на базе строительного участка порта еще в 1974 году. Работа этого подразделения, в котором насчитывалось более 200 квалифицированных строителей, намного ускорила ввод новых причалов и других объектов производственного назначения. Но, что не менее важно,



*В праздничной колонне — коллектив Магаданского морского торгового порта. 1984 год*

СМУ помогло и в решении социально-бытовых проблем предприятия — строительстве жилья, объектов социально-культурного и оздоровительного назначения. Это усилиями его работников на восточном берегу бухты Нагаева поднялся многоэтажный моргородок, фактически обеспечивший благоустроенными квартирами весь полуторатысячный коллектив порта, были построены рабочее общежитие на 340 мест и общежитие для плавсостава и временных

рабочих на 140 мест, а также детский сад, поликлиника, база отдыха и пионерский лагерь для детей портовиков.

В планах дальнейшего развития предприятия было строительство восьмого и девятого причалов, ввод которых должен был полностью разрешить проблему обеспечения дальнейшего роста производительных сил области и примыкающих к ней территорий Чукотки и Якутии. Морской торговый порт в прямом смысле становился сердцем Колымы, перекачивающим через себя жизнетворную энергию всего ее могучего организма.

И тут грянула перестройка, враз перечеркнувшая все планы и чаяния жителей северо-востока России.

## НОВОЕ ВРЕМЯ, НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ

90-е годы. Годы новых социально-экономических реформ, приватизации, акционирования и всеобщей неразберихи. Сложно сегодня объективно оценить то время, в ко-



*Съемочная группа многосерийного телефильма «Арктика и ее периферия» японской широкоэкранный корпорации «Эн-Эйч-Кей» на встрече с руководством порта. 1987 год*





*Город и порт неразделимы. Даже зимой*

торое, как в ледяную воду, окунулась Колыма с ее столь престижными ранее горнорудной и рыбной промышленностью. Развал экономики области, резкое снижение грузопотока для севера вызвали и развал жизни порта, чьи мощности уже были сориентированы на перспективу развития края. В это время предприятием руководил Валерий Александрович Болдычев. Опытный организатор портового хозяйства, он в 1986 году принял управление от Гелия Николаевича Мясникова, который стоял у руля предприятия много лет, и успел провести приватизацию и акционирование порта.

В эти годы северный грузопоток стал стремительно сокращаться, и производственные показатели работы акционерного общества дружно покатались под гору. В новых условиях существования огромное хозяйство его оказалось малоуправляемым. За короткий срок во главе его сменилось три директора. Порт терял свои рабочие места и технику. Рабочий коллектив сократился в несколько раз. Часть стоящих без работы портальных кранов была продана в виде металлолома в Японию...



*Перед загрузкой на суда свезенный в порт металлолом разрезается на части*

Не хочется вспоминать об этом, но из песни слова не выкинешь: непродуманное администрирование тех лет нанесло предприятию колоссальный ущерб. За один только 1997 год убытки порта составили 10 миллиардов рублей, долг по заработной плате превысил 5 миллиардов, а кредиторская задолженность поднялась до 80 миллиардов рублей. Появилась реальная опас-



*К причалам порта пробивается ледокол «Красин»*

ность банкротства. В ответ на это трудовой коллектив поднял волну забастовок. Профком от его имени обратился за помощью к губернатору области, в Министерство морского флота и профсоюз докеров страны. Рабочие выставили на причалы свои пикеты, не позволяющие уничтожить оставшу-

юся технику, бойкотировали действия новой администрации порта, не допуская ее представителей в служебные кабинеты.

Конфликт оказался затяжным. В попытке спасти порт от, казалось бы, неизбежного банкротства было введено внешнее управление, которое продлилось несколько лет. И лишь в августе 2000 года процедура банкротства ОАО «Магаданский морской торговый порт» была прекращена. На смену внешнему управляющему пришел новый генеральный директор. Собрание акционеров единодушно

выдвинуло на этот пост председателя профсоюзного комитета порта Н.В. Бондаря, возглавлявшего противостояние рабочего коллектива прежним администраторам порта и многое сделавшего для защиты его интересов. Но Николаю Васильевичу, зарекомендовавшему себя великолепным про-



*У причалов порта*







*На контейнерной площадке порта*

фсоюзным лидером, сложно было ориентироваться в производственно-экономических проблемах предприятия. Уже вскоре стало ясно: предприятию нужен иной директор, более сведущий в экономике производства. И 13 мая 2002 года на внеочередном собрании акционеров по предложению губернатора В.И. Цветкова главой предприятия избирается новый руководитель — А.А. Зинченко, возглавлявший ранее департамент рыбного хозяйства в администрации области.

На должности вице-губернатора бывший моряк 32-летний Зинченко проработал

пять лет и за эти годы зарекомендовал себя перспективным работником, на которого область вполне могла положиться. Когда обстановка в порту обострилась до предела и стало ясно, что без сильного руководителя ему еще долго придется «выбиваться в люди», губернатор предложил своему молодому заму на время взять руководство этим предприятием на себя: «Поднимешь дело и вновь вернешься в областной аппарат». Валентин Иванович был уверен, что его выдвиженец с этими обязанностями справится лучше других. Обещал всемерную поддержку.





# ПРОРЫВ ИЗ КРИЗИСА

## НА РУБЕЖЕ



*Генеральный директор ОАО «Магаданский морской торговый порт» А.А. Зинченко с губернатором Магаданской области В.И. Цветковым*

Прежде всего, надо сказать, что даже в самое трудное время жизнь в порту не замирала. Забастовочное движение не мешало разгрузке особо важных для области грузов, таких как уголь или продовольственные товары. Слишком велики были роль «ворот Колымы» в жизни края и гражданская сознательность портовиков, чтобы они могли закрыть на все глаза, добиваясь решения своих проблем. Но к приходу Зинченко над предприятием все еще висела опасность банкротства. Оно купалось в долгах, как в шелках, и хотя часть долга была реструктурирована, в случае несвоевременной ежегодной выплаты его акционерное общество могло автоматически лишиться доверия кредиторов и пойти под топор. В таких условиях ни один банк работать с ним не желал. Новому директору предстояло разрешить эту затянувшуюся ситуацию.

Чтобы выяснить, на чем предприятие теряло в последние годы деньги, новый руководитель начал с ревизии его основной экономической деятельности. Была проведена инвентаризация имеющегося имущества и проверены многочисленные договоры на оказание услуг клиентуре порта. В результате чего в порт была возвращена часть принадлежавшей ему ранее техники, а большинство договоров пересмотрено. Доходная часть деятельности предприятия заметно окрепла.

Но решился директор и на применение заведомо непопулярных мер. Сделав экономические расчеты, снизил заработную плату докерам, убедив на общем собрании людей в том, что они получают пока гораздо больше того, что фактически зарабатывают. Представил трудовому коллективу и собственные планы по выходу предприятия из кризиса.

В 2002 году выручка от оказанных портом услуг составила 111 194 тысячи рублей — на 25 565 тысяч рублей больше, чем в 2001-м. Валовая прибыль его поднялась на 14 миллионов рублей, а чистая за отчетный период возросла до 12 083 тысяч рублей. Стоимость чистых активов увеличилась за год более чем в пять раз!

Простые практические решения директора оказались на редкость эффективными. Порт задышал. Сегодня он заново возвращает себе утраченные было стивидорные функции, собирает с должников невыплаченные ранее долги, заключает новые, более выгодные договоры со своей клиентурой, ищет дополнительные



*У причала швартуется сухогруз  
«Пионер Колымск»*



*В порту для предприятий горнорудной промышленности сгружается и такая мощная техника*





*Докер-механизатор Григорий Иванович Швайко — один из ветеранов предприятия*



*Производственно-технический отдел. Слева направо: начальник отдела Лидия Ивановна Фомина, инженер-технолог Ирина Ильинична Крохмалюк и инженер Людмила Юрьевна Шубина*

пути решения застарелых производственных проблем. Воспрянула его инженерная служба. Появились запасные части для ремонта изношенной техники. Предприятие явно переступило кризисную черту своего существования. Коллектив это ощутил

на себе. Стабильно стала выплачиваться заработная плата. Оплачивается и проезд работников порта в любой конец страны на время отпусков. Изыскивается возможность их санаторно-курортного лечения.



*Докеры Ильдар Рашидович Сахабутдинов и Анатолий Викторович Шостак*



*Декабрь в Нагаевской бухте*



*Разгрузка угля продолжается и ночью*

Одно плохо, считает директор, существенной материальной поддержки со стороны администрации области порт пока не получил. Не успел выполнить свое обещание губернатор Цветков, трагически погибший в 2002 году во время очередной поездки в Москву. Но порт будет работать и дальше совместно с администрацией Колымского

края, изыскивать средства на обновление стареющего технического парка ключевого предприятия Колымы. Беды порта, если таковые вдруг грянут, могут тяжким бременем лечь на всю экономику области.

## В ОДНОЙ СВЯЗКЕ

За последние полтора года на предприятии сложилась достаточно крепкая и надежная команда его инженерно-технических кадров. Она во многом обновилась. Но на большинстве ключевых постов остались прежние специалисты, обладающие сложившимся практическим опытом портовой работы.

Один из них — заместитель генерального директора по эксплуатации Александр Анатольевич Карпов. Выпускник Одесского института инженеров морского флота, он приехал в Магадан еще в 1987 году, выбрав его, как он шутит, из чисто карьерных со-



ображений. Начиная здесь с должности рядового инженера, но уже через пару лет возглавил перегрузочный комплекс. В начале 90-х, в период развала экономики области, ушел было в транспортную инспекцию, которая, кстати сказать, осуществляла контроль за работой порта, но в 2001 году, после трагической гибели авторитетнейшего специалиста порта, прежнего заместителя директора по эксплуатации Александра Ивановича Степанчева снова вернулся сюда, заменив его на этой ответственной должности. С новым директором, считает, сработался. Ему импонирует манера молодого руководителя вникать во все мелочи производства, не теряя при этом главного — управления его экономическими рычагами.

На Карпова замыкается работа самого главного звена предприятия — производственного перегрузочного комплекса. Малейший просчет в определении ситуации при разгрузке судов может повлечь за со-

бой потерю многих тысяч рублей, простой техники и, как следствие, потерю доверия клиентуры. Поэтому в кабинете Александра Анатольевича застанешь редко, разве что на рабочих планерках, которые он ежедневно проводит со специалистами грузового района. Чаше его видят на причалах, где он полновластный хозяин.

В одной связке с первым заместителем генерального директора работают начальник погрузо-разгрузочного комплекса Николai Николаевич Лучинин и главный диспетчер порта Сергей Никитович Юферев, за свою серьезность и основательность в работе еще в молодости получивший от докеров уважительное прозвище Дед. Директор считает таких людей незаменимыми. Специалистов подобного уровня каждый порт растит десятилетиями. Лучинин, к примеру, начинал свою карьеру рядовым докером грузового района, а Юферев, закончивший в 1972 году Сахалинскую мореходку по специальности «эксплуатация



*Зимой в порт могут пробиться с грузом только суда ледового класса*



*А.А. Карпов, заместитель  
генерального директора  
по эксплуатации*



*В.В. Владимиров,  
главный инженер*



*Д.Х. Бодавели, заместитель  
генерального директора  
по экономике и финансам*

водного транспорта», начинал здесь с заместителя начальника склада, поработал стивидором, сменным и старшим диспетчером, то есть прошел все ступени роста. Потому теперь и знает производство, как свои пять пальцев. Для него тайн и секретов в жизни производственного перегрузочного комплекса нет.

Во главу инженерной службы предприятия в 2002 году был приглашен бывший работник порта, много лет и сил отдавший ему еще до перестройки, Владимир Владимирович Владимиров. Сильный специалист, он, к сожалению, долго не задержался на предприятии и уехал из Магадана в Находку. А на его место, после некоторых размышле-



*Деловая встреча. В гостях у капитана углевоза «Золотая Колыма» заместитель генерального директора порта по эксплуатации А.А. Карпов*



*Знаменитая бригада докеров-механизаторов  
А.Я. Гаврыша*







*С.А. Горица,  
начальник отдела грузовой  
и коммерческой работы*



*Е.В. Соловьева,  
главный бухгалтер*



*Н.Н. Лучинин, начальник  
производственного перегрузочного  
комплекса*

ний, директор пригласил Александра Вениаминовича Рындина, когда-то уже возглавлявшего эту службу в порту, но в последние годы работавшего главным инженером на одном из ведущих золотодобывающих предприятий области. (Ценные специалисты, уволившиеся ранее из порта, вновь стали возвращаться на родное предприятие, и это тоже можно считать добрым симптомом начавшихся перемен в его жизни.)

Значительно сократив не востребовавшие мощности, порт тем не менее сохранил почти нетронутым свой производственный комплекс механизации. Руководит им Сергей Олегович Глухов, один из наиболее молодых по возрасту ведущих специалистов предприятия. Под его началом находится вся ремонтная служба порта, работы которой в последние годы заметно прибавилось: технический парк стареет и требует к себе повышенного внимания со стороны людей.

Начальником производственно-технического отдела, отвечающего за ремонт и эксплуатацию причалов и других гидротехнических сооружений порта, а также за содержание всех зданий и сооружений на его территории, тоже остался прежний специалист — Лидия Ивановна Фомина, пришедшая в порт семь лет назад. Вместе со своими

энергичными коллегами Людмилой Юрьевной Шубиной и Ириной Ильиничной Крохмалюк она отвечает за службу главных материальных объектов предприятия. В распоряжении отдела находятся ремонтно-строительный участок, который возглавляет опытный мастер Виктор Иванович Варибрус, и ремонтные бригады, формируемые в самое горячее время из свободных от основных работ докеров. Со сменой руководства порта, считает Лидия Ивановна, работать строителям стало намного легче: на ремонт и содержание причалов, производственных зданий и сооружений порта теперь выделяется больше средств, да и внимания к нуждам строителей со стороны дирекции уделяется больше.

С большим уважением отзываются портовики еще об одном кадровом специалисте — главном энергетике Вадиме Вадимовиче Малышеве. При нем был увеличен сокращенный ранее штат работников отдела, на долю которого выпадает огромный объем работ по обслуживанию электрохозяйства предприятия с его электроцехом и сантехническим участком. Ведь если сократилось в порту число порталых кранов и другой перегрузочной техники, питающейся от электросетей, то подстанций-то и электродвигательных у него отнюдь не убавилось,





*С.Н. Юферев, главный диспетчер*

да и имеющаяся техника поизносилась до предела, электрическая часть ее требует каждодневной заботы ремонтников. Содержат все это хозяйство 16 электромонтеров и электромехаников порта если не в образцовом (по мере износа), то в достаточно надежном рабочем состоянии.

Очень многое в работе порта зависит от оперативного документального оформления груза, проходящего через порт, взимания сборов за оказанные им услуги. За это отвечает отдел грузовой и коммерческой работы, возглавляемый Сергеем Алексеевичем Горицей. Любимые присловья его — «Порт — это маленькая копия государства» и «В наш отдел люди не попадают с улицы!» — знают многие в Магадане. В его отделе 12 человек — таксировщики, тальманы, работники багажного склада. Работа их требует особой квалификации, поскольку от нее зависят прямые доходы предприятия. С «улицы» попасть сюда действительно невозможно. Здесь особо ценится опыт таких специалистов, как инже-



*В вычислительном центре предприятия. Начальник отдела связи и информатики Н.В. Ворошилов (в центре), оператор ЭВМ Н.Т. Корчагина и ведущий инженер А.С. Корнешук*



*Е.А. Левченко,  
начальник кадрово-правового  
отдела*



*С.С. Поляков, помощник  
генерального директора  
по общим вопросам*



*И.В. Зинченко, помощник  
генерального директора  
по правовым вопросам*

нер первой категории Инна Григорьевна Стадник, проработавшая в порту 27 лет, или таксировщик Галина Ивановна Коршунова, отдавшая предприятию четверть века. Да и другие работники этого отдела тоже имеют большой профессиональный опыт, который нарабатывается только многими годами.

Сам Сергей Алексеевич недавно закончил специальные курсы в Санкт-Петербурге и получил сертификат сюрвейера, то есть независимого эксперта грузовой работы. Что способствовало внедрению на предприятии нового вида услуг — сюрвейерского обслуживания.

Вернул себе порт и экспедиторское обслуживание. Долгое время оформлением товарно-транспортных документов на вывоз груза с причалов и складов его занимались в Магадане четыре посреднические компании. Но С.А. Горица обратился за помощью в отдел связи и информатики порта, которым руководит Николай Васильевич Ворошилов. Его инженеры разработали специальную программу оформления документации экспедирования, и вся она стала проходить через портовую АСУ.

Словом, заслуг у специалистов этого отдела перед предприятием вполне достаточно. Однако генеральный директор считает,

что и резервов улучшения коммерческой деятельности порта остается еще множество, нужно лишь выявлять их и полнее вовлекать в дело.

Но пришли в порт и новые люди.

Во главе финансово-экономической службы сейчас стоит опытный и энергичный финансист, заместитель генерального директора Дарико Хвтисовна Бодавели. Работу подведомственной ей бухгалтерии возглавляет Елена Владимировна Соловьева. Они повернули работу своих служб в нужном направлении. Финансово-экономическая деятельность ОАО ММТП оказалась в надежных руках. За это подразделение порта директор теперь спокоен.

Кадрово-правовым отделом руководит Елена Александровна Левченко, тоже пришедшая в порт вслед за новым директором. Юридическую службу возглавила Ирина Викторовна Зинченко. Андрей Андреевич считает, что и здесь выбор его оказался удачным: за весь последний год юристы и кадрики предприятия, состав которых тоже существенно обновился, не проиграли ни одного судебного процесса в тяжбах с многочисленными должниками. Благодаря им в кассу ОАО были возвращены миллионы рублей. И, кстати сказать, юридический отдел существует не сам по себе, а как подот-



дел кадрово-правового. Директор объединил эти службы, поскольку работникам их зачастую приходится решать параллельные проблемы — и соблюдения трудового законодательства, и защиты интересов предприятия в его работе с дебиторами и кредиторами. Многие для своего предприятия сделали опытные кадровики Наталья Ивановна Романова (специалист с многолетним стажем работы в порту), Тамара Алексеевна Игнатова и ведущий юрисконсульт Валентина Николаевна Попова.

Надежным помощником в делах нового состава управленческого аппарата стала и председатель профкома предприятия Татьяна Константиновна Семчук. У профсоюзного комитета, яростно выступавшего в свое время против прежних администраций и внешних управляющих, сегодня нет никаких разногласий с руководством порта.

— Правда, — говорит Татьяна Константиновна, — я не могу пока сказать, что жизнь у нас полностью налажена. Проблем нерешенных остается еще множество. Зар-

плата у докеров и ремонтников, к примеру, все еще невысока (вот поднимется до 20 тысяч рублей, тогда другой разговор пойдет), молодежь квартирами не обеспечена, нет своего детского оздоровительного лагеря, с санаторными путевками опять же проблема — на всех не хватает. Но трудовой коллектив уже оценил отрядные перемены, которые произошли с приходом Андрея Андреевича, и относится к нему все с большим доверием. Условия коллективного договора новый директор соблюдает, с интересами рабочих считается, перспективу видит.

Такое признание женщины, проработавшей до избрания ее на должность освобожденного председателя профкома более 30 лет на грузовом складе предприятия и совсем еще недавно самой организовывавшей рабочие пикеты, бойкотировавшей деятельность прежних руководителей, особенно ценно. Сегодня дирекция и профком работают в едином союзе, что очень важно для портовиков, вступивших в новую полосу своей трудовой жизни.



*Защитник интересов трудового коллектива председатель профсоюзного комитета порта Татьяна Константиновна Семчук — свой человек в бригадах докеров*







## «НЕ ВАЛЬС НА ПАЛУБЕ...»

Это неожиданное выражение услышал я на причале от бригадира докеров Гаврыша, занятого на разгрузке угля с борта пришедшего в порт балкера «Золотая Колыма». Александр Яковлевич досадовал на моряков, загрузивших, наперекор рекомендациям работников порта, в первый трюм «тяжеловес» — попутно прихваченную из порта отправления тяжелую технику весом по 70–80 тонн. Такую махину одним краном не возьмешь. Чтобы выгрузить ее, надо спаривать усилия двух кранов и прерывать для этого разгрузку угля как минимум на час. А это лишняя трата времени, которым докеры очень дорожат. Вот и высказал свое возмущение бригадир, более 30 лет отдавший портовой работе, грузовому помощнику капитана:

— Разгружать судно — это вам не вальс на палубе танцевать! Ведь просили мы не брать на углевоз тяжеловесы, не смешивать понапрасну «просо» с «клюквой», если вам время обработки судна дорого!

Этот специально предназначенный для перевозки угля балкер ходит в Магадан уже второй год. С его появлением проблема обеспечения городской ТЭЦ зимним топливом стала решаться значительно легче. В шести просторных трюмах его помещается до 28 тысяч тонн твердого топлива, разгрузка которого значительно упрощена по сравнению с другими судами: приспособлена для этого «Золотая Колыма».

Порт заключил с Северо-восточной компанией, владельцем судна, договор на его ускоренную обработку. Высокое мастерство докеров позволяет разгружать его за двое с половиной — трое суток вместо девяти, предусмотренных графиком. От экономии времени выигрывают все: моряки успевают сделать до 11 «угольных» рейсов в год, область своевременно получает свои 300 тысяч тонн «черного золота», а портовикам согласно договору компания выплачивает неплохие премиальные. Но за дело свое докеры болеют не только ради этой самой премии — профессиональное само-



*Бригадир комплексной бригады докеров  
Александр Яковлевич Гаврыш*

любие не позволяет им работать хуже, честью своей дорожат. Потому бригадир и недоволен непродуманной загрузкой судна в порту Ванино.

Согласен с такой оценкой партнерства и главный диспетчер порта Сергей Никитович Юфеев. Накладки в виде вынужденной загрузки углевоза «тяжеловесами» он тоже считает просчетом клиента, осложняющим работу на специализированном угольном причале. Но с этим портовикам приходится мириться, принимая собственные меры к ускорению обработки судна.

В диспетчерской, на третьем этаже производственного здания грузового района, где находится и рабочий кабинет Юфеева, сосредоточено оперативное управление всей производственной жизнью предприятия, его боевой штаб. Даже вспомогательные службы замыкаются на диспетчерскую, входящую в состав производственного перегрузочного комплекса, ведь и от работы ремонтников, обслуживающих вышедшую из строя технику, очень многое зависит в общей работе порта: не запусти вовремя кран или погрузчик, и неизбежны будут простои



*Геннадий Викентьевич Дейнеко,  
заместитель начальника  
производственного перегрузочного  
комплекса*



*Докер-механизатор  
Михаил Андреевич Герасимов  
трудится в порту 27 лет*



*Сменный диспетчер  
Владимир Николаевич Кудряшов —  
опытный специалист*

бригад докеров. Руководит производственным перегрузочным комплексом бывший докер и опытейший портовик Николай Николаевич Лучинин, а в его отсутствие на время длинного северного отпуска — Геннадий Викентьевич Дейнеко, отдавший порту уже более двух десятков лет.

Входят в комплекс не только рабочие причалы, но и грузовой склад — огромные по объему помещения общего и временного хранения, где ведется учет угля, поступающих контейнеров, таможенного и генерального грузов. Здесь полновластная хозяйка Полина Васильевна Михайлова со своими



*Разгрузка контейнеров*



тальянами. 27 лет трудится в порту эта женщина, не изменившая ему даже в самые трудные для предприятия годы. Долгое время она была заместителем начальника склада и унаследовала эту должность после ухода с нее Татьяны Константиновны Семчук.

Все службы порта работают на общий результат — количество обработанных судов, не допуская их излишней задержки у своих причалов. Информацию о «дыхании» комплекса собирают и обрабатывают восемь непосредственно подчиненных Юфереву операторов, сменных диспетчеров, стивидоров, координирующих его деятельность. Время прихода судна, его стоянки в порту, количество и вид груза, ремонт вышедшей из строя техники, приближающийся циклон, количество людей, занятых на разгрузке, — все это учитывает штаб оперативного управления, у каждого из работников которого за плечами немалый профессиональный опыт и высшее или специальное техническое образование. У стивидора Владимира Кудряшова оно юридическое, у его колле-

ги Николая Сычева высшее техническое. Сменный диспетчер Владимир Дмитриевич Васильев в свое время закончил Сахалинскую мореходку. Как, впрочем, и Сергей Александрович Чепиков. Старше всех по возрасту и рабочему стажу здесь Жанна Васильевна Андреева — техник производственного перегрузочного комплекса. Она в порту без малого 40 лет. Авторитет имеет неукоснительный. Глядя на таких ветеранов, лучше понимаешь слова Сергея Никитовича: «Мало у нас людей типа «перекати-поле», коллектив сложился стабильный».

Когда-то имевший в своем распоряжении три погрузо-разгрузочных комплекса и более 500 докеров-механизаторов, порт с сегодняшним грузопотоком справляется одним комплексом. 93 докера, объединенные в три бригады и специализированное звено, занимающееся отгрузкой металлолома, вполне удовлетворяют нынешние нужды области. Бригады универсальны, каждая может и на угле работать, и на разгрузке контейнеров, и на генеральном грузе. Но так уж повелось, что углем в основ-



*Звено Н.В. Лепявского*





*Погрузку металлолома ведет Николай Васильевич Леявский*



*Бригадир комплексной бригады докеров  
Валерий Михайлович Фроленков*

ном занимаются бригады А. Я. Гаврыша и Н. М. Шилова, а докеры В. М. Фроленкова разгружают контейнеровозы. Помогают друг другу бригады только в крайнем случае, при неожиданном осложнении выгрузки. Но таких случаев единицы. Нынче редки ситуации, когда суда скапливаются на рейде в ожидании обработки. Не те времена. Работы портовикам поубавилось. Хотя проще она от этого не стала. Надо,

как и прежде, успеть разгрузить судно по большой воде, во время морского прилива. Бухта Нагаева тем и знаменита, что суточные перепады уровня моря в ней достигают четырех метров. Не справился к сроку — и сухогруз с глубокой осадкой надо отводить на рейд и ожидать очередного прилива. А это для всех накладно — и для моряков, и для портовиков. Если же работа идет как надо, судно, равномерно освобождая свои трюмы, как бы приподнимается из морской глубины, и тогда не страшна ему даже малая вода. «Золотую Колыму», кстати сказать, докеры ни разу на рейд не выгоняли, всегда успевали снимать необходимое количество груза во время прилива — истинные профессионалы!

При суточной норме выгрузки 3 172 тонны бригады, включая в работу сразу четыре крана вместо обычных двух, перекрывают эту цифру в несколько раз. Большинство докеров владеют смежными специальностями, могут и на кране работать (будь то «Сокол», «Кондор» или «Альбатрос»), и на погрузчике, и на штивающей малой технике в судовом трюме. Любого возьми — А. И. Ко-



ротоношкина, Н.А. Шишова, В.М. Рыжова, В.П. Пестенева, Раиса Биктагирова или Михаила Антонишина — каждый универсал, ас в своем деле, временем проверенный, как говорит Гаврыш.

Такие же универсалы работают и в звене Н.В. Лепявского, занятом на отгрузке металлолома, и в «контейнерной» бригаде В.М. Фроленкова, где в работе особая сноровка, особая стремительность нужна. Почти все сейчас для Колымского края поступает в закрытых от внешнего мира 20- и 40-тонных надежных и удобных металлических контейнерах: и оборудование, и продукты питания, и морозобой — овощи и фрукты, иначе говоря. Только техника идет отдельно, ее в стандартный металлический ящик не упрячешь. С внедрением этого вида перевозок работать докерам стало намного легче, говорят ветераны, захватившие, в силу возраста, времена бурного развития Колымы, массового притока сюда грузов со всех концов страны. Рассказывают, когда строилась Синегорская ГЭС, в ее адрес поступало огромное количество цемента в

мешках, разгружать который приходилось почти вручную, сжигая на морозе руки едким порошком.

— Когда пальцы уже не ощущали мешок, брал его докер на кисть и ее тоже сжигал. Старики жаловались: «Стакан в руке удержать уже не могу...» — с усмешкой вспоминает о том времени Николай Михайлович Шилов, но без горечи вспоминает, а с немалой гордостью даже: вот ведь какими были докеры-грузчики в свое время, какой была их работа!

Сейчас, конечно, все проще. Цемент поступает преимущественно в тех же контейнерах. Один докер застропил их на борту судна, другой подал перегрузчиком на бетон причала, третий подхватил груз автоконтейнеровозом «Валмет» финской постройки, как в охапку, и на полном ходу — к складу. Главное, надо свободно владеть всей этой техникой, уметь ритм рабочий держать. А у Шилова все это умеют. Средний рабочий стаж в его бригаде 15–20 лет. Средний возраст докера — 42 года. Хотя есть и молодые — Роман Романов, Константин Хохлов.



Смена бригады докеров-механизаторов В.М. Фроленкова





*Занятия с докерами ведет Б.А. Грачев*

Дмитрий Лучинин. Кстати, Дмитрий — сын начальника комплекса (хороший работник, говорят, в отца пошел). В бригаде Фроленкова тоже молодой докер появился: к отцу-ветерану Петру Алексеевичу Семчуку, проработавшему в порту 30 лет, сын Константин пришел докерскому делу учиться.

Вообще новых династий в порту наметилось уже немало. Кроме Лучининых, трое Хохловых работают, трое Юферевых, Семчуков, кстати, тоже трое — председатель профкома Татьяна Константиновна Семчук — жена Петра Алексеевича.

И прежде чем в бригаду прийти, каждый из молодых проходит подготовку в учебно-курсовом комбинате, которым руководит опытный инженер-наставник Борис Анатольевич Грачев. Комбинат, правда, уже не тот, что раньше, нет у него прежнего размаха, поскольку нет у предприятия нынче и былого кадрового голода, но классы и оборудование сохранились, учебных пособий хватает, а главное, преподаватель Борис Анатольевич знающий, с огромным опытом работы, у такого не грех и старым докерам кое-чему подучиться, совета спросить. Тем более что

техника в порту стареет, ремонтировать ее зачастую приходится самим эксплуатационникам. Значит, надо досконально знать все технические тонкости устройства кранов, погрузчиков, бульдозеров, уметь устранять неисправности по ходу работ: не все же валить на штатных ремонтников — у тех нынче тоже забот полон рот. Объемы ремонта увеличились многократно, а число слесарей и механиков сократилось до минимума, нагрузка на каждого падает огромная...

## **ВСЕ МЫ НЕМНОГО ДОКЕРЫ**

Все в порту взаимосвязано. Нет такого участка, рабочего звена, которое существовало бы отдельно от всех прочих, обособленно. И потому есть все же, есть она, некая внутренняя обида работников производственного комплекса механизации на сложившийся годами обычай выделять среди прочих, как наиболее яркую и важную, работу докеров. У тех и почета





*Сварщик-универсал Вадим Николаевич Созоник считается одним из лучших работников ремонтной службы*

побольше, и зарплата повыше. А к слесарям, сварщикам, электрикам, механикам, водителям, занятым обеспечением жизнедеятельности предприятия, и, кстати, тех же докерских бригад, отношение у малокомпетентных в делах порта людей нередко бывает иное — как к обслуживающему персоналу, скажем. А это несправедливо. У любого спросите.

В эти службы, подведомственные главному инженеру, входят три отдела — механизации, производственно-технический и главного энергетика. А кроме того, группы по ремонту порталных кранов, внутрипортового транспорта, перегрузочных машин контейнерного терминала. Плюс ко всему — ремонтно-механические мастерские, центральный склад, отдел связи и информатики, отдел материально-технического снабжения, ремонтно-строительный участок, АТС... Самостоятельная армия получается. И немалая. Без нее порту никуда. Если, образно говоря, докеры наносят на острие атаки, то обеспечивают



*Начальник комплекса механизации порта Сергей Олегович Глухов — один из самых молодых руководителей производств*





*Токарь-многостаночник Владимир Черный недавно выдвинут на должность группового механика*



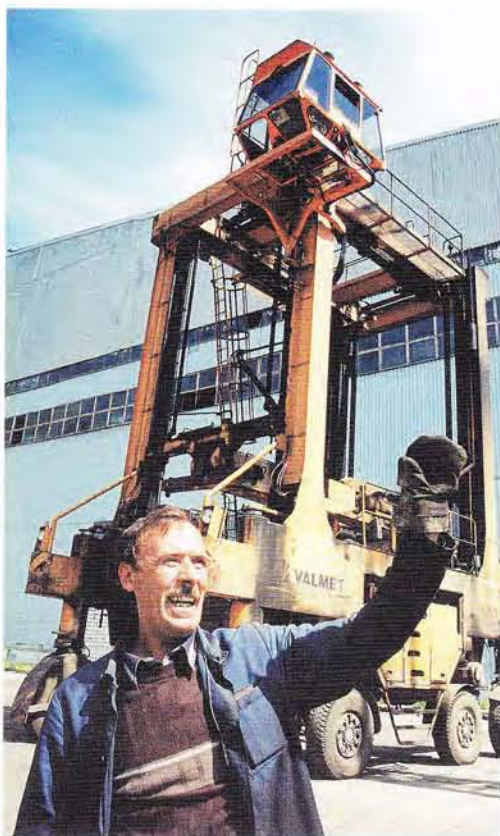
*Начальник электроцеха Алексей Федорович Федоров*



*Дмитрий Сергеевич Фролов — старший мастер ремонтно-механических мастерских*

эту атаку и одновременно идут в нее вместе с ними все прочие портовики. Хорошо сказала по этому поводу председатель профкома Т. К. Семчук: «Порт — это одно целое. У нас нет должностей второстепенных, здесь все главные — и докер, и токарь, и слесарь, и электрик, и тальман».

— Это верно, все мы немного докеры, — комментирует высказывание Татьяна Константиновна коренной магаданец, начальник производственного комплекса механизации С. О. Глухов, один из наиболее авторитетных молодых руководителей нового времени: Сергею Олеговичу и сорока нет. Семь лет назад он, бывший авиационный инженер, начинал здесь сменным механиком, а уже через два года возглавил комплекс. Прижился, как говорит сам. А проще сказать, зарекомендовал себя как ценный специалист и умелый организатор производства. Хотя признается, что работать в нынешних, пока еще не устоявшихся условиях экономического выздоровления предприятия непросто не только ему, но и всем, кто сегодня следит за исправным техническим состоянием перегрузочного комплекса. Забот у ремонтников С. О. Глухова, электромонтеров и электромехаников В. М. Малышева в последние годы прибавилось: объемы ремонта возросли, а шта-



*Докер-механизатор Иван Васильевич Сидорцев 20 лет назад, отслужив в Магадане «срочную», пришел работать в порт*



ты сократились, и, стало быть, нагрузка на каждого специалиста-ремонтника тоже увеличилась. Но без вклада этих людей в общее дело порт давно уже задохнулся бы, прекратил работать. Это, кстати, суждение не автора книги, а старшего мастера комплекса механизации Дмитрия Сергеевича Фролова, стараниями чьих «спецов» и содержится нынче вся перегрузочная техника порта.



*Ветеран порта докер-механизатор Леонтий Викторович Колодяжный приехал в Магадан из Саратова еще в 1977 году*

Профессионалы у Фролова и впрямь подобрались редкостные. Взять ремонтно-механические мастерские. В них раньше работало 37 человек, сейчас, после многократного сокращения штатов, осталось 11. Потому на каждого из них ложится тройная ответственность за качество работы обслуживаемых машин и механизмов. В поисках выхода из столь сложного положения люди стали совмещать профессии, обретать смежные. Кузнец Николай Александрович Тарнавский, к примеру, освоил профессии слесаря по ремонту станочного оборудования, медника, вулканизаторщика. Молодой, не так давно пришедший в порт токарь Владимир Черный стал многостаночником широкого профиля, а электрогазосварщик шестого разряда Вадим Николаевич Созоник — «скорой помощью» при ремонте любых типов кранов и автопогрузчиков: он и автокрановщик при случае, и бензорезчик, и слесарь в одном лице. И вообще сейчас сварщик, без которого не обходится ни один крупный ремонт техники, профессия на предприятии неоднозначная: их пятеро осталось на весь порт, потому и совмещает каждый, по не-



*Моторный цех ремонтно-механических мастерских. Группа по ремонту техники (слева направо): слесари Сергей Сергеевич Муховников и Павел Степанович Татаренков, автомеханик Александр Владимирович Емелин и автокрановщик Александр Алексеевич Яковлев*





*Три десятка лет проработал  
на предприятии групповой электромеханик  
Николай Федорович Тарабанов*

обходимости, обязанности и прихватчика, и бензорезчика, и слесаря по ремонту перегрузочной техники. А Владимир Александрович Великанов, проработавший в порту 27 лет, освоил дополнительно к этому еще и профессию электрика. Если это необходимо порту, люди берут на себя

не свойственные им ранее обязанности и нагрузки.

Уникальным мастером своего дела прослыл на предприятии слесарь участка технологической оснастки Василий Иванович Петров. Он обеспечивает докеров всем такелажем, приспособлениями для разгрузки грузов, приходящих в порт. Не только ремонтирует старые, но и изготавливает свои, оригинальные, новые. Был недавно такой случай: выгрузили в порту для Омолонской горнорудной компании жилые американские модули, загруженные на судно в Китае, и заказчик обнаружил уже в Магадане, что модули при загрузке китайцы повредили. Да и разгрузка их в Магаданском порту тоже далась непросто — не были предусмотрены для такой объемной и «нежной» продукции имеющиеся в порту такелажные приспособления. Василий Иванович разработал собственные, изготовил, и с помощью их портовики благополучно перегрузили модули на пришедшие от заказчика трейлеры. Присутствовавший при этом представитель американской фирмы



*Непревзойденным специалистом по ремонту контейнеровозов и перегрузателей  
считается электромонтер шестого разряда Юрий Павлович Приходько*





*Работники ремонтно-строительного участка. Слева направо: мастер Виктор Иванович Варибрус, плотник-столяр Алексей Алексеевич Чернышов, маляры Елена Михайловна Харченкова, Нина Ивановна Любчанская и докер Александр Николаевич Гуржий, «штатный» помощник отделочников в любых видах работ*



*Электрокотельная предприятия. Ее обслуживают слесари по ремонту тепловых узлов Вячеслав Алексеевич Климов и Виктор Иванович Зотов*





*Моргородок предприятия вырос на самом берегу бухты Нагаева*

тут же купил эти русские приспособления, признав их лучшими для подобного вида работ. Таким вот образом «заграница» оценила рационализаторскую мысль магаданского портовика, оплатив ее полновесной валютой.

Столь же высок авторитет и у слесаря по ремонту и обслуживанию погрузо-перегрузочных машин Евгения Чарского. Он в паре со своими коллегами Игорем Щербаковым и Александром Васильевым вернул к жизни вышедший из строя финский автоконтейнеровоз. Двигатель этой сложной заграничной машины отработал свой срок, и «Валмет» остановился, казалось бы, навсегда. Но магаданские умельцы, помараковав, изготовили собственные гильзы, перемонтировали для импортной машины самую обычную бывшую в употреблении камазовскую турбину, и сложный зарубежный двигатель, по сути, родился заново.

Групповой механик Владимир Евгеньевич Алексюк, под чьим началом трудятся эти люди, очень высоко отзывается об их

творческом потенциале. Считает его неистощимым. А если уж затруднения какие вышли в разработке новых предложений, сам садится с ними, подробно обсуждает проблему. Это вообще в обычае работников инженерной службы — коллективно решать наиболее важные и трудные вопросы производства. К тому же методу прибегают и автомеханик Александр Владимирович Емелин, работающий в порту 25-й год, и групповой электромеханик Николай Федорович Тарабанов, стаж работы которого перевалил за 30 лет, и ветеран из ветеранов сменного механика Николай Алексеевич Лысаков, 40 лет назад закончивший Сахалинское мореходное училище и с тех пор не покидавший своего рабочего места: у него, опытного специалиста, в свое время стажировались, почитай, все нынешние сменные механики.

Без таких людей работа столь разветвленного и сложного хозяйства, как морской торговый порт, действительно невозможна.





# ЗОЛОТОЙ ФОНД ПРЕДПРИЯТИЯ

## ТВОИ ЛЮДИ, ПОРТ



*Заместитель генерального директора порта  
по эксплуатации (1998–2001 годы)  
Александр Иванович Степанчев*

Люди, кадровые портовики, не изменявшие своему предприятию даже в самое критическое для него время, боровшиеся за его целостность и авторитет на протяжении многих лет и выигравшие этот бой против всех неблагоприятных внешних и субъективных обстоятельств, по праву могут считаться золотым фондом Магаданского морского торгового порта. Но не меньшую ценность для него представляют и те, кто на протяжении многих лет работал здесь по совести, отдавая делу лучшие годы своей жизни.

В 1974 году пришел в порт выпускник Одесского института инженеров морского флота Александр Иванович Степанчев, прошедший здесь путь от стивидора до заместителя генерального директора по эксплуатации. В мае 2001 года нелепая случайность оборвала его жизнь, и до сих пор эту утрату в порту считают невозполнимой. Портрет этого человека хранят у себя на рабочих столах многие из кадровых работников порта. «Мне его не хватает», — слышал я от них. Убежден, люди сохраняют в своей памяти это имя. Как сохраняется у нынешнего поколения портовиков благодарная память о капитане буксира П. И. Сышикове, пришедшем на предприятие в трудном 1947 году, о начальнике причала В. П. Марковском, возглавлявшем свое хлопотное хозяйс-



*35 лет назад Светлана Ивановна Полякова пришла в здравпункт порта фельдшером. Сегодня она его возглавляет*

тво в 50-х, о первых женщинах-машинистах крана — Надежде Ивановой, Екатерине Дзюренко, Миле Кондаковой, Марии Коробцовой, Валентине Калугиной, Маргарите Беспятовой.

Чтят магаданские докеры имена прославленных бригадиров первых комплекс-



*Одни из лучших работников порта: групповой механик Владимир Евгеньевич Алексюк и слесари по обслуживанию и ремонту перегрузочных машин Евгений Юрьевич Чарский и Александр Владимирович Васильев*



*Заседание профсоюзного комитета предприятия*





*На торжественном собрании портовиков*



*Ветеран войны и труда, единственная в Магадане женщина — штурман дальнего плавания  
Валентина Васильевна Брянцева*

ных бригад А. С. Амвросова, В. К. Бокового, М. Н. Зорина, Я. И. Корсунова, В. И. Першакова, бригадира гремевшей в Колымском крае комсомольско-молодежной бригады В. А. Гусарова, докера-механизатора Д. П. Митюшина, группового механика В. Н. Рудковского, начальника планового отдела 70-х годов Л. Ф. Лагодзинской...

С особым почтением принимают сегодня в профсоюзном комитете бывшего капитана портнадзора, единственную в Магадане женщину — штурмана дальнего плавания Валентину Васильевну Брянцева, за спиной которой остались участие в Великой Отечественной войне, морские походы в Норвегию, на Новую Землю и Шпицберген. Она, ветеран войны и труда, слава богу, жива и здорова и во время своих редких теперь уже визитов на родное предприятие старается помочь более молодым коллегам в сохранении добрых традиций прежних славных лет Магаданского морского торгового порта.

## ВСЕ У НАС ВПЕРЕДИ

Главные задачи порта на ближайшие годы, как их определяет генеральный директор, — это увеличение объема переработки груза и модернизация производства. Возможно ли их положительное решение?

— Вполне, — убежден Андрей Андреевич, — грузооборот области постепенно нарастает. На Колыме начинаются новые стройки, которым потребуется немало привозных материалов и оборудования. Появились заинтересованные в более тесных деловых контактах с нами люди и в правительстве Республики Саха (Якутия). Уже подписан договор о переброске части грузов для соседей через Магадан. Пока на 10 тысяч тонн. Но в ближайшем будущем можно будет эти объемы увеличить.

Проблема модернизации стоит более остро. Основные технические средства порта изношены на 95–98 процентов. Нужно приобретать новые краны, контейнерные перегружатели, погрузчики, модернизиро-

вать складские помещения. Для этого нужны деньги. И немалые. Мы ведем переговоры с японскими и европейскими фирмами, которые специализируются на модернизации портов. Думаем привлечь их к решению своих проблем. А деньги для этого планируем взять в банке. Уже провели переговоры с двумя крупными банками России. Они готовы предоставить нам инвестиционный кредит на нужную сумму. Вопрос лишь в том, на какой срок этот кредит будет растянут. Нам нужны «длинные» деньги — с выплатой своих долгов банкам на 10–15 лет. Дела в порту сейчас идут неплохо, лучше, чем год или три года назад. Отношение к нам отечественных банкиров изменилось. Думаю, что они на наш вариант выплаты согласятся, и уже в ближайшее время мы сможем существенно обновить свои основные средства.

Надо решать и социальные проблемы, поднимать заработную плату портовикам, изыскивать средства на их санаторно-курортное лечение. У нас суровый климат и



*Полномочный представитель Президента России в Дальневосточном федеральном округе К.Б. Пуликовский в Магаданском морском торговом порту*



работа нелегкая. Люди должны иметь возможность полноценно отдохнуть во время длинного северного отпуска не только у себя на Колыме, но и в солнечных краях. С помощью своего профсоюза, думаю, мы со временем решим и эту проблему.

Что радует? В коллектив портовиков возвращаются многие добрые традиции прежних лет, которыми предприятие всегда славилось в Магадане. Привычными становятся коллективные выезды на природу, спортивные состязания, организация подледного лова с выявлением самого удачливого рыбака дня, общие вечера отдыха, вручение ценных подарков лучшим работникам порта. Но надо идти дальше.

Время уже доказало, что мы, россияне, слишком уж поспешно упразднили многие хорошие обычаи советского периода жизни. Наиболее ценные из них надо возвращать, как возвратили в Магадане праздничную Первомайскую демонстрацию, и оказалось, что люди соскучились по такому виду общего проведения времени, с удовольствием идут на нее вместе со своими семьями. А мы возвращаем на предприятие принципы трудового соревнования, Доску почета, Галерею памяти... Если все это помогло двум-трем поколениям наших предшественников полнее жить и работать, значит, может столь же плодотворно служить общему делу и сегодня.

У нашего орденоносного предприятия впереди еще много работы и много лет жизни. И надо делать все для того, чтобы жизнь эта была полной, интересной и значимой для новых поколений колымчан.





## **ПОЧЕТНЫЕ РАБОТНИКИ МОРСКОГО ФЛОТА РОССИИ**

**БОНЯК Анатолий Матвеевич,**  
*докер-механизатор*

**БУГОРКОВ Олег Иванович,**  
*докер-механизатор*

**ИСАКОВ Александр Иванович,**  
*докер-механизатор*

**ВАСИН Владимир Васильевич,**  
*групповой механик*

**ДЕМИДЕНКО Анатолий Васильевич,**  
*слесарь по ремонту и обслуживанию перегрузочных машин*

**ЛУЧИННИН Николай Николаевич,**  
*начальник производственного перегрузочного комплекса*

**ХОХЛОВ Владимир Владимирович,**  
*докер-механизатор*

**ШИЛОВ Николай Михайлович,**  
*докер-механизатор*

**ЮФЕРЕВ Сергей Никитович,**  
*главный диспетчер порта*

**ЯКОВЛЕВ Александр Алексеевич,**  
*машинист крана*

## **ПОЧЕТНЫЕ ПОЛЯРНИКИ**

**ГАВРЫШ Александр Яковлевич,**  
*бригадир докеров*

**ДМИТРИЕВ Михаил Михайлович,**  
*докер-механизатор*

**ЛОГАЙ Анатолий Михайлович,**  
*докер-механизатор*

**ПАНТЕЛЕЕВ Игорь Анатольевич,**  
*докер-механизатор*

**ТЕРТЫЧНЫХ Василий Александрович,**  
*докер-механизатор*

**ТОКАЕВ Сергей Гаврилович,**  
*водитель автопогрузчика*



## РУКОВОДИТЕЛИ ПРЕДПРИЯТИЯ

**Э. О. ЛАПИН,**

*начальник морского транспорта Дальстроя  
(1932–1937 годы)*

**С. В. ЧЕРЕМИСИН,**

*морагент Дальневосточного морского пароходства,  
начальник торгового порта Нагаево (1937–1942 годы)*

**В. И. ДИКОЙ,**

*начальник порта Нагаево (1942–1944 годы)*

**Л. Н. ВАКУЛЕНКО,**

*начальник порта Нагаево (1944–1956 годы)*

**А. Н. ШЕВЧЕНКО,**

*начальник порта Нагаево, начальник Магаданского  
морского торгового порта (1956–1971 годы)*

**Н. А. СТАРОСТИН,**

*начальник Магаданского морского  
торгового порта (1971–1978 годы)*

**Г. Н. МЯСНИКОВ,**

*начальник Магаданского морского  
торгового порта (1978–1986 годы)*

**В. А. БОЛДЫЧЕВ,**

*начальник Магаданского морского  
торгового порта (1986–1994 годы)*

**Ю. А. МЕШКОВ,**

*генеральный директор ОАО «Магаданский  
морской торговый порт» (1994–1995 годы)*

**А. Б. ВОЛКОВ,**

*генеральный директор ОАО «Магаданский  
морской торговый порт» (1995–1997 годы)*

**В. В. ВЛАДИМИРОВ,**

*и. о. генерального директора ОАО «Магаданский  
морской торговый порт» (март–август 1997 года)*

### ВНЕШНЕЕ УПРАВЛЕНИЕ

*(1997–2000 годы)*

**Н. В. БОНДАРЬ,**

*генеральный директор ОАО «Магаданский  
морской торговый порт» (2000–2002 годы)*

**А. А. ЗИНЧЕНКО,**

*генеральный директор ОАО «Магаданский  
морской торговый порт» — с мая 2002 года*

**Морские ворота Колымы:** Магаданскому морскому торговому порту — 70 лет.  
М80 Хабаровск: Издательский дом «Приамурские ведомости», 2003. — 64 с.: ил.

ISBN 5-8003-0141-7

Книга рассказывает о единственном на колымской земле морском торговом порте, его 70-летней истории, дне сегодняшнем и перспективах, о людях, вписавших немало замечательных страниц в летопись предприятия.

УДК 908(470+571.65)+656.615

ББК 63.3(2Рос255.3)+39.413

# Морские ворота Колымы

Магаданскому морскому торговому порту — 70 лет

Текст, фото

**Красиков Игорь Степанович**

*В книге использованы фотографии Р. Месягутова, личные архивные материалы и фотографии А. Кузнецова, а также исторические материалы из фондов Магаданского областного краеведческого музея и книги «Седьмой причал»*

*Автор благодарит за помощь в работе над книгой  
Т.К. Семчук и А.А. Карпова*

Редактор *Н.Д. Красикова*

Оформление и верстка *А.В. Сысоев*

Художественный редактор *А.Н. Посохов*

Корректоры: *Т.В. Киевская, О.И. Морозова, Н.В. Родина*

Техническое обеспечение *И.Г. Заволока*

Лицензия ИД № 02997 от 11 октября 2000 г.

Подписано в печать 11.11.2003. Формат 70х100/16. Бумага мелованная.

Гарнитура Тип Таймс. Печать офсетная. Усл. печ. л. 5,2. Тираж 2 000 экз. Заказ № 3342.



Издательский дом «Приамурские ведомости»

680030, г. Хабаровск, ул. Ленина, 57.

Генеральный директор В.В. Смирнов.

Тел.: (4212) 21-66-64, 74-86-69. Факс (4212) 21-33-37.

E-mail: postmaster@phpv.khv.ru

Http: //www.phpv.khv.ru

Отпечатано в ФГУП «ИПК «Дальпресс»

690950, г. Владивосток, проспект «Красного знамени», 10.





Издательский дом  
«ПРИАМУРСКИЕ ВЕДОМОСТИ»