

Константин ИЛЬНИЦКИЙ

Одесса начиналась в порту

К 20-ЛЕТИЮ ЖУРНАЛА "ПОРТЫ УКРАИНЫ"

Заголовки

Гляньте на заголовки в первых номерах журнала 1996 года: "Выживаем вопреки инициативам сверху", "Тупики Черноморского пароходства", "Устаревшее законодательство и речной транспорт", "Сборы или поборы?", "Где вы, инвесторы?", "Трудные времена для судовладельцев", "Ведомственные барьеры на пути грузопотоков", "Как вернуть уходящий транзит?".

Двадцать лет прошло, а ничуть не устарело! Просто — на века! Бессмертная проблематика. Высекать в камне!

Что важнее

Я до сих пор не знаю, читал ли когда-нибудь светлой памяти Николай Славов, легендарный человек, основатель и многие годы президент АСК "Укрречфлот", тексты в журнале "Порты Украины". Не знаю. Но вот то, как он журнал изучал, я наблюдал не раз.

Год 1997-й. Захожу в Киеве к Николаю Антоновичу в огромный кабинет на втором этаже здания "Укрречфлота" со свежим номером, где опубликована его статья. Для меня это повод узнать новости компании, так сказать, из первых рук.

— Ну-ка, ну-ка, — Славов отыскивает свою статью и разглядывает собственную фотографию. — Еще ничего выгляжу. Только вы ее уже второй раз публикуете, пусть дадут посвежее.

Далее рассматривает обложки.

— А мы рекламу даем?

— Редко.

— Что ж ты хочешь, знаешь, как цены на топливо растут. Но дадим... ты напомни... попозже.

Начинается перелистывание журнала с разглядыванием фотографий.

— Это кто? Новый начальник порта. А он откуда пришел?

— Там в новостях есть его биография.

Славов находит, вслух читает биографию.

— Ясно, а кто его продвинул? Вы, журналюги, все знаете. Думаешь, сам министр? Они по старой работе пересекались? Может быть... Листает дальше.

— Опять Володя. Он снова в замы хочет? Нет? Он же ваш, одессит, что в Одессе говорят? Этого не знаю. А кого еще назначили? Позавчера в ЧМП? Кто такой? Диордиев? Как зовут? Давай позвоним.

Николай Антонович набирает телефонный номер:

— Александр Петрович, это Славов приветствует. Поздравляю с назначением. Много у вас там еще пароходов осталось? Это я шучу. Поздравляю. Будете в Киеве, не обижайте старика, загляните, поболтаем. И рюмочка найдется.

Опять неторопливо листается журнал. Пользуясь случаем, пытаюсь спросить Славова о планах обновления флота.

— Ты не волнуйся, обновляем. Мы тебе напишем. Лучше скажи, кого на нынешнюю вакансию в министерство сватают? Ну, про этих — вряд ли. Не, я лучше знаю.

— Николай Антонович, а как с ремонтом судна, что попало в аварию?

— Да бог с ним, это все железо. Ты что, думаешь, я с железом работаю... или с деньгами? Нет, я работаю с людьми. Люди — поважнее будут.

Краны Виктора Терехова

Виктор Терехов впервые появился в редакции журнала "Порты Украины" году в 1997-м, когда мы ютились в одной комнате в здании "ЧерноморНИИпроекта" в Одессе. Несмотря на то, что он (тогда менеджер по продажам австрийского завода "Либхерр Верк Ненцинг") приехал со сладостным для уха редактора предложением начать в журнале рекламную кампанию мобильных кранов, уделить ему должное внимание мы не могли. Был день сдачи номера с естественной для такого дня штурмовщиной.

Но Терехов после короткого разговора не ушел, продолжал сидеть в уголке, наблюдая за беготней и пререканиями сотрудников редакции. Пил чай, кофе. Нам потребовалось срочно отослать факс. Ближайший доступный факсовый аппарат был у меня дома, и я спросил, если Терехов с автомобилем и никуда не спешит, не сгоняет ли он ко мне домой, чтобы факсануть. Он сгонял. Опять сидел, пил чай.

На вопрос, почему он столько времени потратил в редакции, который я задал ему уже вечером в ресторане, куда он пригласил весь коллектив, Виктор сказал: "Ваша беготня напомнила мне студенческую жизнь, какое это было счастье".

В этот же вечер в ресторане я ему заявил, что либхерровские "мобильники" он в украинских портах не продаст. Больно дорогие игрушки. Здесь уместно напомнить, что в 1996 году как раз наблюдалось пиковое падение грузооборота в морских торговых портах — до 54 млн. тонн.

— А спорим, что продам, — сказал Виктор, — года через два — три. "Мобильники" — это будущее для портов. А для этого давайте развернем в журнале дискуссию: хороши или нет мобильные краны для украинских портов. Причем я согласен платить и за хвальные статьи о мобильных кранах, и за ругательные. Главное — "рассказать" сознание людей.

Дискуссию мы развернули. И спор я проиграл. Уже в октябре 1999-го первый мобильный кран "Либхерр" грузоподъемностью 40 тонн приобрел Одесский порт. За ним последовал Южный. И сегодня уже в портах Украины работает немало семейств мобильных кранов компании "Либхерр". И в этом огромная заслуга Виктора Семеновича Терехова, умного, обаятельного человека, которого уже нет среди нас.

Но он показал нам важность, значение рекламы для работы на рынке портовых услуг и придал уверенность коллективу.

В черноморском масштабе

В знаменитой сцене из фильма "Чапаев" на вопрос о способности командовать во "всемирном масштабе" Василий Иванович скромно ответил, что не смог бы — языков не знает.

А в редакции "Портов" в 2002 году задумалось о черноморском масштабе. Смогли бы издавать журнал обо всем водном транспорте стран Черноморья? Смогли. И четыре года в качестве приложения к "Портам" издавали на двух языках (русском и английском) международный ежеквартальный журнал "BlackSeaTrans" ("BST"). Редактировала его Валентина Михайлова.

Одни начальники

Лет десять назад кто-то из знакомых обратил внимание на то, что в небольшой (12 человек) редакции "Портов Украины" работает масса бывших начальников. Первый зам Анна Сон ранее была главным редактором газеты "Украинские бизнес-новости". Другой зам Валентина Михайлова одно время руководила газетой "Слово". Еще один зам Анатолий Гордиенко раньше работал редактором газеты "Антарктика". Зам по рекламе Александр Мусти девять лет ходил в море редактором судовых газет в ЧМП. Редактор приложения к "Портам", журнала "BlackSeaLines", Наталья Рыженкова была прежде директором крупной экспедиторской компании.

— У вас тут одни начальники, — удивлялась устроившаяся на работу в редакцию Наталья Кириленко. Но вскоре ушла на ТВ — директором телекомпании.

Гнев министра

Учитывая неформальный отраслевой статус журнала, редакция всегда была осторожной в критике новаций транспортного министерства. Но это не всегда спасало от начальственного гнева.

В начале 2003 года я опубликовал статью "Близнецы ли "братья"?", где анализировались процессы централизации управления морскими портами, которые начались тогда и в Украине, и в России и привели практически одновременно к появлению "Укрморпорта" и "Росморпорта".

Статья разгневала министра транспорта Георгия Кирпу, которому не понравилось, что кто-то публично обсуждает принятые им решения. Меня пригласил в Киев тогдашний гендиректор "Укрморпорта" Андрей Манучаров и сказал, что министр бросил ему журнал со статьей и велел разобраться с "писаклами".

— И как вы будете разбираться?

Андрей Иванович объяснил, что он наш постоянный читатель, к тому же предвзвешенно посоветовался с коллегами, и теперь нужно подумать, как нас... спасти.

Ничего большего, чем "погодить" ближайшее время и "по возможности не высовываться", мы не придумали. Но репрессии не последовали. У министра и без нас забот хватало.

"Невероятно, но у ЧМП хорошие новости"

Это заголовок редкой для "Портов Украины" статьи, которая сообщала хоть что-то

положительное о жизни Черноморского пароходства.

Речь об удивительном событии 2006 года, когда президент ЧМП Евгений Кожевин рассказал на пресс-конференции, что почти случайно были обнаружены в архивах бухгалтерии следы денег ЧМП, застрявших в одном из немецких банков еще с 1992 года. 2 млн. долларов!!! Несколько месяцев судебного разбирательства завершились успешно, и на счет пароходства они были переведены.

Воистину, велика и обильна ты, империя ЧМП, если после стольких лет растаскивания можно еще случайно найти миллионы в твоих архивах! Во всех ли ящиках посмотрели?

"Золотая тонна"

— Не хочешь стать "бизнесменом года"? Смотри, всего за 10 тысяч гривен, — протянул мне гендиректор ассоциации "Укрпорт" Виктор Борисенко очередное письмо с "наградами на выбор".

Такой награды я не хотел. И вообще — как можно купить награду?! Это как диагноз и государство, и обществу, свидетельствующий о тяжелой "коррупционной" болезни.

Награду надо заслужить, и вручать ее надо за бесспорные, объективные показатели. Так в разговоре с Борисенко появилась идея памятного знака "Золотая тонна", которым следует отмечать порты, добившиеся рекордных в своей истории грузооборотов. Памятный знак был учрежден редакцией журнала и ассоциацией "Укрпорт" в 2003 году.

Морская отрасль

Много лет назад руководитель одного из итальянских морских агентств, посетивший Одессу, спросил:

— Сколько раз в месяц у вас собирается морская общественность (maritime community)?

Как-то неудобно было признаться, что несколько. То есть не каждый месяц, да и что такое эта maritime community?

В советские времена моряки, портовики, судоремонтники твердо знали, что работают в одной системе, возглавляемой Минморфлота СССР. Лечились в ведомственных поликлиниках, отмечали отраслевые праздники, посещали отраслевые совещания, конференции... Они постоянно ощущали, что это их морская отрасль.

С развалом Союза растаял и этот устоявшийся стереотип восприятия. Минтранс (Минтрансвязи, Мининфраструктуры), объединяющий весьма разнородные сферы транспорта и связи, не стал для водников "родным домом". А ликвидация в 2011 году Укрморречфлота, который в различных формах с 1993 года был органом госуправления морским и речным транспортом страны, и вовсе их "осиротила".

Мы же в редакции всегда чувствовали, что морякам, портовикам, водникам в новых и непростых условиях полудикого капитализма не хватает того, что можно было бы называть корпоративным духом. И на своих летучках многократно обсуждали, что такое можно придумать, чтобы хоть чуть-чуть объединить отрасль.

Так родился календарь "Водный транспорт в лицах и датах", благодаря которому не забывают поздравить друг друга с днем рождения многие наши руководители, специалисты.

Так родился Черноморский контейнерный саммит, который в нынешнем году в десятый раз будет встречать своих гостей.

Так родился Национальный морской рейтинг Украины, церемония подведения итогов которого превратилась в отраслевой праздник.

Так уже совсем недавно — в 2015 году — появилась международная конференция "Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование и технологии" и родилась Ассоциация морских журналистов.

Если учесть мероприятия, которые проводят и наши партнеры "Укрпорт", Международная юридическая служба, Центр выставочных технологий и другие, то возможностей для сбора maritime community сегодня становится гораздо больше.

Маша и Павлюк

Герой Украины, почетный президент Одесского порта Николай Павлюк не знает, что в редакции журнала у него есть ярая поклонница — зав. конференционным отделом Мария Косяк.

Как-то я взял интервью у Николая Панте-

леймоновича, и поскольку материал нужно было срочно подготовить для печати, попросил Машеньку помочь с расшифровкой. Она надела наушники, подключенные к диктофону, села за компьютер и бойко застучала по клавиатуре. Через полминуты, не переставая стучать, Машенька ойкнула, потом еще и еще раз.

— Наушники током бьют? — спросил я.

— Нет, просто очень интересно, не мешайте, — отрезала Мария.

Как потом оказалось, ей страшно понравилось, как Павлюк использовал в своей речи те "теплые" слова, которые были привычны для него при общении в кругу знакомых людей. А Машенька с тех пор регулярно напоминала, что любое следующее интервью с Павлюком расшифровывать должна только она.

Связи

Из года в год журнал обрастал полезными связями. Это чрезвычайно облегчало работу, поскольку мы всегда знали, где, у кого можно получить информацию, а главное — нам редко отказывали. В крайнем случае — оговаривалось, что это "не для печати".

С другой стороны, на наших глазах в отрасли подрастали кадры — наши читатели, герои и авторы статей. Казалось, совсем недавно начальник отдела внешних связей порта Южный Валентин Касалчук помогал нам с данными для справочника "Всё о портах Украины", а вот он уже гендиректор "Укрморпорта", а вот — замминистра, после перерыва — еще раз замминистра. Еще недавно Владимир Работнёв возглавлял отдел в Укрморречфлоте, а вот он уже первый замминистра. До замминистра должностей досрочно "на наших глазах" моряки Сергей Симоненко, Игорь Урбанский, искусно "рулил" во властных кабинетах Владимир Севрюков, делал парламентскую карьеру Юрий Крук. И так далее.

Вполне анекдотическим выглядит случай, когда в узком кругу "за рюмкой" новое руководство очередного Укрморречфлота обсуждало вопрос, как снять с работы главного редактора "Портов Украины". В тот же вечер два человека из четырех присутствовавших на посиделках позвонили мне, чтобы предупредить о возможных неприятностях

Забор

В 2008 году вице-губернатор Одесской области, давний друг нашего журнала Пётр Хлыцов пригласил меня поехать вместе в Усть-Дунайский порт.

— Совсем там плохи дела, надо разобраться на месте.

Уже мало кто помнит, что в рекордном 1990 году грузооборот порта составил почти 7,5 млн. тонн. В 2004 году грузооборот еще был на уровне 1 млн. тонн, но затем рухнул до 109 тыс. тонн за 9 месяцев 2008 года. Понятно, что судьба порта вызвала беспокойство у областного начальства.

Усть-Дунайский порт был построен как перевалочная база Дунайской лихтеровозной системы, а после развала в 1990-х этой системы вел в основном перевалку грузов плавкранами с речного тоннажа на морской и оборот в своей акватории, расположенной в Жербянской бухте. Грузовыми причальными сооружениями в бухте порт не располагал (причалы имелись в портопункте "Килия" на Дунае), а на острове Шабаш размещались разнообразные служебные постройки.

Как объяснил тогдашний начальник порта Константин Галкин, основная причина всех бед — катастрофическое уменьшение глубины на канале и в акватории, сделавшее невозможным прием морских судов. И отсутствие средств для дноуглубительных работ. В результате — рост долгов. За долги были проданы 69 единиц техники, половина здания управления порта в Вилково, база отдыха, почти все имущество непосредственно у Жербянской бухты.

— Продали по дешевке, — жаловался Галкин. — Мы боремся в судах, чтобы произвести переоценку этого имущества.

— Послушайте, вы руководитель государственного порта? — спросил Хлыцов.

— Да, — согласился Галкин.

— Так что же у вас тут государственное осталось? — Хлыцов взмахом руки охватил всю панораму острова Шабаш со зданием административно-хозяйственного корпуса, столовой, гостиницей, служебными помещениями...

Галкин проследил за полетом начальственной руки и ответил с пронзительной честностью:

— Забор.