



ДУНАЙЕЦ

ГАЗЕТА ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО»

№ 30 (8434) * Пятница, 31 июля 2009 года * Цена в рознице договорная * Газета основана 28 ноября 1947 года

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Вадим СУХОНЕНКО:

«НАДО ИСПОЛЬЗОВАТЬ КАЖДЫЙ ШАНС»

Какой этап изменений сейчас проходит организационная структура ОАО «УДП», каковы результаты преобразований и дальнейшие задачи коллектива в данном направлении? Председателем правления — президентом компании В. В. СУХОНЕНКО:

— Как известно, организационная структура УДП в настоящее время находится на этапе реформирования. Первый этап закончился 15 июля, основной его целью было формирование структурных подразделений — дивизионов, с четко обозначенными функциями, и наполнение их специалистами. Второй этап, который начнется в августе, заключается в насыщении дивизионов правоставом. Для чего это необходимо? По сути, идея разделения работников предприятия на два типа — «фермерские» службы и правостав — сама по себе неправильная. Когда я пришел в пародство, меня это неприятно удивило. Ведь стандарты управления подразумевают организацию работы в компании на принципах единой команды, то есть на одну цель и единый результат. При наличии двух так называемых лагерей, представители которых при этом зачастую обвиняют друг друга в промахах и неудачах, невозможно построить эффективную работу.

Поэтому второй этап — это объединение сотрудников компании под «крышей» структурных подразделений (дивизионов). Имеются в виду речной, пассажирский и речной флот и служба обслуживания — БКОФ. Кильский СРЗ не так. Таким образом, все работники пародства будут закреплены за дивизионами. Для моряков, находящихся в рейсах, это произойдет автоматически, после написания ими заявлений о зачислении в правостав дивизионов. Что же касается тех, кто на берегу, то часть сотрудников будет зачислена в штат дивизиона, остальные — в кадровый резерв службы организации труда и работы с персоналом.

Не скрываю, что в связи с этим некоторое количество людей высвобождается, в основном те, кто долгое время уже и так не работает — числятся в межрейсовых отпусках и т.д. Иными словами, происходит естественный отсев. Чтобы избежать каких-либо спекуляций вокруг этой темы, заявляю, что все, кто умеют, знают и хотят работать (то есть профессионалы), будут зачислены в штат.

Что еще изменится в работе пародства?

— Одной из задач реформирования структуры является более широкое применение экономических параметров оценки работы подразделений. Теперь мы будем определять, как работает тот или иной капитан (капитан), не на эмпирически, а с цифрами в руках. В этом смысле все решения, принимаемые на уровне как руководителей дивизионов, так и в целом пародства, будут проходить анализ экономической целесообразности. Возить грузы или перевозить флот ради самого процесса никто не будет. Только, если это выгодно пародству. Я думаю, в убыток мы уже нарабатывали.

Времена проектов и проектировщиков прошли. Нельзя было надеяться только на огромный потенциал УДП, сформированный еще при Союзе. Мол, «ничего страшного, переживи войны» и дальше как-нибудь все само образуется». А как оказалось, так не получается. Несколькими годами дальновидных шагов: строительство морских островов, да еще с привлечением кредитных средств, передана в вербуот группы морских судов, нежелание сокращать излишнюю численность работников — и пародство оказалось на краю пропасти, в простонародье именуемой «банкротством». Резкое негативное изменение конъюнктуры рынка грузоперевозок, как лакмусовая бумага, выявило неповоротливость и уязвимость УДП.

Я прекрасно отдаю себе отчет в том, что оптимальная организационная структура и численности персонала — очень болезненный процесс. С другой стороны, у нас есть четкая цель — спасти пародство, и для ее достижения мы вынуждены идти на непопулярные меры.

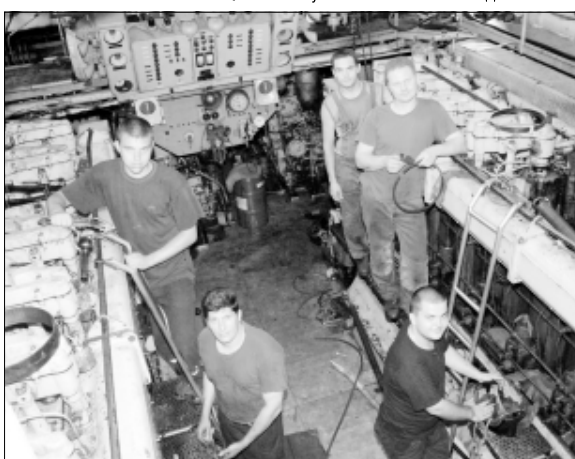
— Есть уже результаты проводимых реформ?
— По итогам первого полугодия пассажирский флот увеличил свою

ПЛАН первого полугодия коллектив базы комплексного обслуживания флота выполнил на 113 процентов, выработав 86 тысяч 749 нормо-часов. Это, по словам начальника планового отдела В.А. Иожица, меньше, чем за такой же период 2008 года. Сказался режим рабочего времени. С начала года судоремонтники работали на 60, 80 процентов. И это не могло не сказаться на производстве.
— Тем не менее БКОФ по-прежнему играет роль «скорой помощи» пародства. Занимаясь ремонтом судов, восстановлением и подго-товкой отходящего в рейс тоннажа, это подразделение вносит весомую лепту в поддержание технического состояния флота, возраст которого приближается к критическому. При этом, выполняя работы по себестоимости, здесь по факту экономит для предприятия значительные средства, так недостающие для его нормальной жизнедеятельности.

— В настоящее время у нас обслуживаются порядка 10 судов, — рассказывает и.о. начальника БКОФ Сергей Владимирович Ширяев. — А также отходящие в рейс саки и баржи, которые ремонтирует отдельная ремонтбригада обслуживает у причала плаврембазы или на рейде. Это сварочные, слесарные работы, с предъявлением Регистру. Согласно статистике каждую неделю с БКОФ уходят 4–5 судов как после мелкого, так и большого ремонта. Сейчас к нам поставили два теплохода — «Капитан Антипов» и «Капитан Фоминых». По предварительным расчетам, на ремонт первого судна уйдет не меньше 15 рабочих дней. Моточистка главных двигателей второго займет немного больше, если, конечно, в ходе дефектации не возникнут дополнительные вопросы, которые придется решать по ходу ремонта. Это, естественно, скажется на сроках.

Тем не менее, все, что зависит от нас, будет сделано. С 1 августа базу переводят на 100-процентный режим. И это правильно. Люди много теряют в зарплате. К тому же появились грузы, объем заказов растет, а в условиях неполной рабочей недели выполнять задание весьма непросто.

— БКОФ — не завод, мы «скорая помощь», а значит, должны оперативно устранять ту или иную поломку, а не ждать, пока бумаги пройдут согласование, — подключается ведущий инженер (прораб) планово-производственного отдела Вячеслав Ефимов.



Слесари А.Д. Калев, О.В. Абрамченко, В.Н. Беженар, В.Н. Вовк и Е.А. Ерашев проводят моточистку двигателя на теплоходе «Пермь».

— Основная нагрузка приходится на слесарно-механический участок и лабораторию автоматки, — продолжает С.В. Ширяев. — Работы хватает, не хватает людей. Кадровый голод ощущается сильно. Раньше только высвобождалось 120 человек, сегодня максимум 45, и половина из них — молодежь.

Очень много крупных специалистов держалась БКОФ, уволилось в этот кризисный период. Одни окончили учебные заведения и перешли в правостав, другие, не выдержав низких окладов, ушли искать места по-человечески. Средний зарплата по БКОФ 1632 гривны, по рабочим основного

Отлично проявляют себя в деле и Анатолий Константинович Шпаченко, Сергей Васильевич Поточиц, Александр Вадимович Тычкин, Виктор Петрович Тряев, Дмитрий Данилович Боженко, Александр Алексеевич Дробовенко, Юрий Халимович Шахмеев. Исполнительные, добросовестные, опытные слесари, им под силу ремонт любой сложности.

Сетью на текущие кадры в целом по БКОФ, начальник лаборатории автоматки Анатолий Михайлович Волонтиров с сожалением отмеча-



«СКОРАЯ ПОМОЩЬ» УДП

производства — 1566 гривен. Кого удержит такой мизер?
Сегодня остались самые стойкие. Вся наша ударная сила — ветераны, которые на пенсии, но продолжают трудиться. Не будь они, база потонула у нас бы совсем. Ведь тогда, чтобы подготовить нормально-го специалиста, надо не меньше 5–7 лет. Если матроса можно за неделю научить подавать концы, и он будет работать, то молодой слесарь первые год — полтора будет только приглядываться, что, как и для чего делается. И только понемногу, сможет разобрать и собрать механизм, неурюбив его, правильно обжать подшипник, затянуть гайку.

47 лет отдал производство бригадой слесарей Виктор Николаевич Кузьменко — основатель династии из

ет, что и этот производственный участок за год канет, времени лишится двух хорошо подготовленных инженеров — ушли в правостав.

— Лаборатория автоматки, в чьи задачи входит ремонт и обслуживание средств судовой автоматки и судового электрооборудования, в том числе контрольно-измерительных приборов, — достаточно сложный и ответственный участок, признанный Регистром судоходства России и Украины. Здесь трудятся в основном профессионалы-энтузиасты, те, кто не мыслит себя без техники и ради нее готов не считаться со временем.

Центральный звеном, задающим тон в коллективе, является инженерный состав. В любой ситуации подставят плечо, выручат Андрей Георгиевич Архинт, Александр Степанович Гатив, Андрей Андреевич Ратушенко. А Александр Владимирович Селевченко, Бронислав Макаревич Сербин, Анатолий Акимович Жук, Владимир Алексеевич Петров, Юрий Иванович Алферов — это фундамент, на котором держатся узловые участки лаборатории.

Учитывая нынешний квалификационный уровень наших специалистов, подобрать новых людей на вакантные должности довольно сложно. Тем не менее, сейчас ведем отбор кандидатов. Новичков обучим в наших лучших традициях, и думаю, за короткий период они освоят специфику работы.

Говоря о ближайших планах, и.о. начальника БКОФ С.В. Ширяев замечает, что, кроме непосредственно ремонта флота, у коллектива немало других забот. Это подготовка к осенне-зимнему периоду, замена части крыши склада, в котором находится станция надувных спасательных средств. Также предстоит закончить плавпричал в районе плавбазы. Его строительство в данный момент приостановлено, идет согласование дополнительной технической документации. Завершить объект предполагается в октябре, ко дню основания пародства. А еще есть намерение обновить причальную линию со стороны села Матроска. В общем, задач, как и проблем, достаточно. Главное, здесь знают, как их решать.

Зоя КУЛИНСКАЯ,
Федора СИВАЧЕНКО.



Начальник планового отдела В.А. Иожица.



Начальник лаборатории автоматки А.М. Волонтиров с инженерами А.С. Гатив и А.А. Ратушенко.

Беседовала Людмила ПИГАРЕВА.