

У Д П - И Н Ф О

ТЕПЛОХОД «ВИЛКОВО» ВЕРНУЛСЯ ИЗ ДОЛГОВОГО ПЛЕНА

22 марта теплоход Украинского Дунайского пароходства «Вилково» прибыл в родной порт Измаил, поставив точку в многомесячной эпопее освобождения из «грецкого» плена. Судно было арестовано в декабре 2008 года в порту Псахна (Греция) за многолетние долги перед местными компаниями Azoi и Vestoil.

— Все это время шли очень сложные и напряженные переговоры, — отмечает заместитель начальника юридической службы ОАО «УДП» А.Б. ПЕРЕПЕЛИЦА. — Ситуацию усугубляло отсутствие у фактического владельца, как известно, вся зарабатываемая дунайцами выручка уходит на снабжение флота топливом, содержание отстойного флота, выплату заработной платы и налогов. Из-за тяжелого финансового состояния предприятия судебные формальности были улажены только в январе этого года. Благодаря средствам, полученным от продажи на металлолом многострадального теплохода «Радомысль», пароходство удалось урегулировать претензии кредиторов и избежать потери государственного имущества.

Сейчас усилия руководства пароходства, юридической службы сосредоточены на освобождении остающихся под арестом судов. «Вилково» — это первая ласточка, надеюсь, за ним последуют и другие.

Перед тем, как «Вилково» покинул греческий порт Псахна, — рассказывает заместитель председателя правления президента ОАО «УДП» — начальник службы безопасности судоходства В.И. ВАРЮШКИН, — был проведен внутренний аудит судна, силами экипажа оно приведено в мореходное состояние и предъявлено Регистру судоходства, получены документы на его переход до Измаила и, наконец, теплоход пришел в родной порт. Особо следует отметить роль в этом дубровица (фактически, наставником) старшего механика и электромеханика Виктора Чикира и Бориса Мазохи. Команда во главе с капитаном Владимиром Рыбальченко вышла из пятимесячных испытаний в хорошем морально-психологическом состоянии, и теперь моряки возвратились к своим семьям, близким и друзьям.

Теплоход находился в порту Псахна с октября 2008 года, — говорит капитан теплохода «Вилково» В. Г. РЫБАЛЬЧЕНКО. — Все это время теплоход брал выходы в порт. Раз в полтора месяца пришвартовывались для пополнения запасов топлива, воды и продовольствия. Но случались и перебои (то причал занят, то деньги своевременно не переведены), бывало, что в течение недели были ограничены в воде и продуктах питания. Но вахты несли в обычном режиме.

Прибытие Владимира Ивановича Варюшкина на борт упростило и упродолжило работу с пароходством. Помогал он и в организационных вопросах.

«Вилково», что из так называемых «португалов», по меркам нашего пароходства, молодое судно: ему пятнадцать лет. И хотя на флоте существует поговорка: «Плохая стоянка лучше хорошего хода», простой судна плохо влияет на его механизмы. Да и последний доковый ремонт «Вилково» был в феврале прошлого года.

Мы покинули греческий порт 14 марта. В Измаил прибыли ночью 22 марта.

— «Вилково» арестован за долги третьих лиц по буквенному решению суда 2000 года, — отмечает и.о. директора дивизиона УДП-морфлот А.И. ПОПОВ. — Практически на судно был наложен двойной арест: по долгам третьих лиц и по прямым долгам УДП, образовавшимся на момент ареста судна. В результате ареста судна в судейском процессе, проведенном руководством УДП и его юридической службой, удалось сократить требования кредиторов до минимума.

Постарались освободить «Вилково» первым, поскольку это было самое «финансовое» из арестованных судов УДП: ежемесячно его содержание в иностранном порту обходилось пароходству в 30–40 тысяч долларов. За время вынужденной стоянки в греческом порту в счет агента перечислено несколько сотен тысяч долларов за буксировку, снабжение экипажа водой и продовольствием, за агентское обслуживание.

Нужно отдать должное экипажу, который в сложных условиях недифинансирования поддерживал в рабочем состоянии системы судна, своими силами производил работы по сохранению и восстановлению имущества Украинского Дунайского пароходства.

Работа с «Вилково» шла сразу в нескольких направлениях. Решались как финансовые, так и технические вопросы. Приходилось искать оборотные средства, погашать долг, готовить теплоход к переходу в базовый порт и осуществлять сам перегон. На судне не работали котлы и часть узлов. Разработали схему перегонки на легкое топливо. Не прекращались юридические сопровождение судна: существовала опасность его ареста в турецких портах. Но fortuna оказалась на нашей стороне.

Сейчас теплоход ждет моточистка главного и вспомогательного двигателей, ремонт котла, проверка узлов палубной инфраструктуры, ажурного устройства, трюмной гидравлики, радиостанции с тем, чтобы предъявить судно Регистру судоходства. На все это потребуется примерно месяц.

«Вилково» — судно молодое, перспективное, и оно не должно простаивать. Просматривается и кандидатура фрахтователя, с которым мы еще не работали.

Подготовила Наталья ОЖОГОВА.

И Н Ц И Д Е Н Т

СТОЛКНОВЕНИЕ НА ДУНАЕ

В минувшую субботу, 20 марта, греческий теплоход «Vassilios-23» столкнулся с молдавской баржей «MST-1» на реке Дунай.

Как сообщил капитан Измаильского морского торгового порта А.Ф. Колесников, это произошло в 9 часов утра на 91-м километре Дуная. Теплоход «Vassilios-23» (порт приписки Пирей), следовавший в балласте из порта Галац (Румыния) в Грузию, столкнулся с баржей «MST-1» (флаг Молдовы), стоявшей на якоре.

В результате столкновения «Vassilios-23» получил две пробоины корпуса в носовой части судна выше ватерлинии. На молдавской барже поврежден носовой упор.

Течи на обоих судах нет. В результате происшествия никто не пострадал, загрязнения окружающей среды не произошло.

Сейчас теплоход «Vassilios-23» стоит на ажурной стоянке в акватории Измаильского порта. Препятствия для судоходства нет. Причины и обстоятельства инцидента уточняются.

Наш корр.

НАВИГАЦИЯ-2010 — НА СТАРТ!



На этой неделе три пассажирских теплохода ОАО «УДП» — «Молдавия», «Волга» и «Днепр» один за другим снялись с Измаила на порт Пассау (Германия), где примут на борт первых туристов. Повели по Дунаю бесстрашные лайнеры опытные капитаны О.А. Павленко, Е.В. Посполит и Б.С. Крутой. Вскоре за ними последует и «Украина».

Таким образом, дан старт пассажирской навигации нового сезона. Накануне этого события, по традиции, состоялось совещание руководства пассажирской службы с капитанами, старшими механиками, пассажирскими помощниками круизных судов, а также с участием представителей структурных подразделений пароходства, таможенных, санитарных органов. Подробнее об этом — в следующем номере «Дунайца».

УДП: УСЛЫШЬТЕ НАС!

Опубликованное в предыдущем номере «Дунайца» под рубрикой «Без комментариев» обращение народного депутата Украины А.Ф. Дубового к и.о. министра транспорта и связи В.В. Шевченко с просьбой об увольнении с должности президента ОАО «УДП» В.В. Сухоненко, вызвало резкую волну возмущения у работников пароходства, общественности, представителей городской власти. Реакция дунайцев однозначна: никто не имеет права решать судьбу градообразующего предприятия и его коллектива за их спиной.

В.А. ТАТАРЧУК,
председатель профкома
береговых подразделений УДП:

— ТРУДОВОЙ коллектив возмущен письмом-ходатайством А.Ф. Дубового о смене руководителя пароходства. Не говоря уже о некорректности самого факта, когда народный депутат обращается к и.о. министра г-ну Шевченко за день до того, когда практически уже было известно о назначении нового министра транспорта и связи.

Многочисленные обвинения по поводу отсутствия программы развития УДП хочется напомнить, что приказом Минтрансвязи № 38 от 19.01.2009 года был утвержден подготовленный специалистами УДП план антикризисных мероприятий по стабилизации финансово-хозяйственной деятельности ОАО «УДП» на 2009 год. Ежеварьтально за подписью руководителя нашего предприятия в адрес Министерства транспорта и связи подавался отчет о выполнении этого плана.

В 2009 году проделана значительная работа по реорганизации работы пароходства. Оптимизирована организационная структура, значительно сокращены воспроизводительные и административные затраты. По итогам 2009 года убытки компании составили 35 млн. гривен (по сравнению с 65 млн. гривен в 2008 году). При этом убытки от содержания морского флота достигли 40 млн. гривен. Радикальным улучшением в работе пароходства стала прибыльная эксплуатация речного транспортного и пассажирского флота. Прибыль речного транспортного дивизиона составила порядка 20 млн. гривен против 1,7 млн. убытка по итогам 2008 года. Прибыль от эксплуатации пассажирских круизных судов составила 18 млн. гривен против 2,6 млн. убытков 2008 года.

Таким образом, дунайцы доказали, что пароходство может работать эффективно. Однако безличные денежные затраты на содержание физически и морально устаревшего морского флота в отстое перечеркивают все достижения.

Их протяжении всего 2009 года УДП неоднократно обращалось к Президенту Украины, премьер — министру, в Верховную Раду, СБУ, Генеральную прокуратуру за помощью в стабилизации работы национального перевозчика № 1. Письма с просьбами о содействии были разосланы персонально каждому народному депутату Украины, в том числе и А.Ф. Дубовому.

К сожалению, пока при этом была политическая сила, чьи интересы представляет А.Ф. Дубовой, ситуация вокруг пароходства искусственным образом только ухудшалась. Без комментариев оставляю рекомендацию представителя оппозиционной политической силы о назначении нового руководителя пароходства по той простой причине, что В.В. Москаленко еще в начале марта уволился из пароходства по собственному желанию.

Что касается действующего президента ОАО «УДП» Вадима Владимировича Сухоненко, то я вижу в нем грамотного, компетентного, энергичного руководителя. Коллектив поверил в него.

А частному предпринимателю А.Ф. Дубовому совет один — заниматься своими делами.

С.Д. САМОЙЛОВ,
директор дивизиона
УДП-пассфлот:

— П О Р А поставить точку в чередовании, которую устраивал на протяжении последних лет Мин-

трансвязи в вопросе назначений на должности руководителя пароходства. Компании как никогда нужна стабильность. А частая смена руководителей не дает возможности всему коллективу судоходной компании видеть перспективу и обеспечить ее устойчивую работу.

Политики практически всех лагерей используют ситуацию, которая сложилась вокруг нашего предприятия, для своих политических целей и мало заботятся о сути вопроса — о выводе пароходства из кризиса.

Нынешний руководитель сумел организовать коллектив предприятия на трудную и сложную работу по преодолению кризисных явлений — оторвавшись от слова, сложились не при его руководстве. Так есть ли смысл менять коней на переправе? По моему мнению, нет.

И.Ф. РУДИЧЕНКО,
и.о. Измаильского
городского головы:

— О ЦЕНКУ Александра Дубового, его кадровые предложения Минтрансвязи в данном случае можно рассматривать как личное мнение народного депутата Украины. Есть установленный порядок назначения и снятия руководителя судоходной компании, есть органы власти, полномочные это делать. Единственный орган, который может инициировать снятие председателя правления — президента ОАО «Украинское Дунайское пароходство», не говоря уже о назначении его преемника — это областная государственная администрация. Народный депутат не обладает такими полномочиями, хотя и имеет право на собственное мнение, как и любой гражданин Украины.

Что же касается самого Вадима Сухоненко, то он возглавил УДП в тяжелый для предприятия момент. Вслух об этом не говорили, но ощущение было таково, что пароходство доживает последние дни. Новый руководитель сумел держать компанию от края до края — вплотную приблизился. Сейчас УДП является работающим предприятием, у руководства есть планы, реализация которых позволила бы вывести пароходство из тяжелой ситуации, если бы было понимание и поддержка Министерства транспорта и связи. По моему мнению, Вадим Владимирович Сухоненко — молодой, талантливый руководитель, умелый менеджер. Хочется надеяться, что с приходом нового руководства транспортной отрасли и внутренними изменениями в министерстве усилия президента ОАО «УДП» будут оценены, и все у него получится. У пароходства есть перспективы, у руководства есть взаимопонимание с городскими властями. Лично я с уважением отношусь к действующему президенту нашей судоходной компании.

Г. ЯКОВЛЕВ,
Герой Социалистического Труда,
Почетный работник морского флота
СССР и УДП,

В. КЛЕМЕНТЬЕВ,
Почетный работник морского флота
СССР и УДП,

Н. БРЫГАРЬ,
бывший начальник фрахтового отдела пароходства.

В.В. ПИЛИПЕНКО,
бывший начальник Советского
Дунайского пароходства:

— М Н Е не доводилось работать с Сухоненко, ни с Москаленко. Зато слежу за публичными высказываниями народного депутата Дубового. Создается впечатление, что он задался целью оправдать свою фамилию. Ну, какое отношение он имеет к транспортной отрасли, к Дунайскому пароходству и его кадрам? Начал очередную избирательную кампанию? Так пусть поищет другой материал, кроме вездущего предприятия региона. В УДП и без того сложное положение. Люди устали от нестабильности, хотят постоянной, хорошей оплачиваемой работы, прогнозируемого будущего. Новое руководство Одесской области намерено уделять внимание дунайским проблемам.

Депутат же Дубовой апеллирует к руководству отрасли, хотя практика показала, что на Министерство транспорта и связи Украины надежды — никакой.