



ДУНАЙЦЕ

ГАЗЕТА ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО»

№ 10 (8464) * Пятница, 12 марта 2010 года * Цена в рознице договорная * Газета основана 28 ноября 1947 года

ТРАНСПОРТ УКРАИНЫ

УКРАИНА УПРОСТИТ ПОРЯДОК ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ
Верховная Рада Украины приняла за основу законопроект об изменении порядка таможенного оформления транзитных контейнеров, перевозимых водным транспортом.

Законопроект «О внесении изменений в Закон Украины «О транзите грузов», в частности, планируется упростить и упрощить перечень документов, которые должны оформляться и представляться для осуществления транзита грузов по территории Украины, говорится в сообщении, опубликованном на информационном сервере украинского парламента.

Согласно документу, «в случае транзита грузов в контейнерах, которые прибывают и отправляются морским и речным транспортом и во время хранения не выходят за пределы одного пункта пропуска или зон таможенного контроля на территории морского торгового порта, таможенное оформление происходит без предоставления грузовой таможенной декларации». В таком случае к товарам, которые находятся под таможенным контролем, меры гарантирования доставки не применяются.

МОРСКИЕ ТОРГОВЫЕ ПОРТЫ УКРАИНЫ УВЕЛИЧИЛИ ГРУЗОБОРОТ

Морские торговые порты Украины в январе - феврале 2010 года увеличили грузооборот на 4,1 процента по сравнению с аналогичным периодом 2009 года - до 16,82 млн. тонн.

Как сообщили в Государственной администрации морского и речного транспорта, в частности, крупнейший в стране Одесский морской торговый порт (МТП) за два месяца сократил этот показатель на 2,7 процента - до 4,493 млн. тонн, передает «Интерфакс».

Ильичевский МТП переработал 3,061 млн. тонн грузов (на 17,9 процента больше), МТП «Южный» увеличил грузооборот на 4,7 процента - до 3 млн. тонн, Мариупольский МТП - на 24,4 процента, до 1,424 млн. тонн.

НА 238 МЛН. ДОЛЛАРОВ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ ВЫПОЛНИЛИ ЗАКАЗЫ В 2009 ГОДУ

По данным Минпромполитики Украины, объем выполненных предприятий судостроительной отрасли страны в 2009 г. заказов составил 238,2 млн. долларов США, сообщает Укринформ.

В 2009 г. были построены и переданы заказчикам 30 судов и плавсредств. Кроме того, были заключены новые контракты на строительство 23 судов и плавсредств.

CORPORATE SOLUTIONS LTD РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ НОВОГО ТЕРМИНАЛА В ИЛЬЧИВСКОМ ПОРТУ

3 марта Ильичевский морской торговый порт посетил делегация международных экспертов компании «Corporate Solutions Ltd».

Целью визита стало сотрудничество с компанией «Corporate Solutions Ltd» относительно Проекта «Разработка технико-экономического обоснования проектов развития порта Украины».

Состоялся восток специалистов порта с делегацией, в ходе которой были обсуждены вопросы возможных организационных и технологических решений по созданию нового терминала.

Делегация ознакомилась с территорией порта, потенциалом и перспективами развития ГП «ИМТП», сообщает пресс-служба порта.

ПОРТ - ОБЛАДАТЕЛЬ ПРЕСТИЖНЫХ НАГРАД

Знак «Высокая конкурентоспособность», установленный в рамках программы «Национальная конкурентоспособность», вручен государственному предприятию «Морской торговый порт «Южный».

Награда - результат исследований, проведенных в прошлом году экспертным Советом международной программы «Лидеры XXI века» совместно со специалистами Института конкурентоспособности и Советом экспертов по качеству.

Преимущество Южного перед другими портами Украины обусловлено высокой интенсивностью грузопереработки, круглогодичной навигацией, наличием глубоководных подходов и развитой транспортной инфраструктурой.

Предприятие увеличило мощность, был введен в эксплуатацию новый перегрузочный комплекс на причале № 9, закуплена современная перегрузочная техника и портальные краны, модернизировано технологическое оборудование. Общая сумма капитальных инвестиций, направленных на развитие порта в 2009 году, составила 374,9 млн. грн.

ЧМП ГОТОВЯТ К ПРИВАТИЗАЦИИ

Региональный Фонд государственного имущества в Одесской области будет готовить Черноморское морское пароходство (ЧМП) к приватизации в текущем году.

Об этом в ходе пресс-конференции сказал начальник регионального ведомства Александр Козлов, сообщает «Репортер».

«Ситуация осложняется тем, что ЧМП находится в процедуре восстановления платежеспособности должника, на стадии санации, что создает проблемные отношения с арбитражными управляющими на предприятии», - отметил Александр Козлов.

Напомним, Черноморская транспортная прокуратура наложила арест на имущество государственной судостроительной компании «Черноморское морское пароходство» в ходе следствия по делу о злоупотреблении властью должностных лиц предприятия.

В результате ряда сделок некоторые фирмы получили право собственности на недвижимое имущество ЧМП. Однако в декабре прошлого года Высший хозяйственный суд Украины после вмешательства органов прокуратуры отменил судебные решения, по которым за коммерческими структурами было признано право собственности на имущество ЧМП, стоимость которого в общем составляла около 400 млн. грн.

В частности, в собственность пароходства вернулась Межрейсовая база моряков, административное здание на улице Дерибасовской, Черноморский яхт-клуб и пансионат ветеранов флота.

То, что случилось, следовало ожидать. В конце февраля пять морских судов, давно выведенных из эксплуатации и находившихся в отстое на 77 км Дуная, дали течь. Заборная вода стала поступать на «Десна», «Ружаны», «Вега-II», «Капитан Гриненко» и «Рышканы». Вот как комментируют в пароходстве хронику борьбы за живучесть водотечных судов.

УДП БОРЕТСЯ ЗА ЖИВУЧЕСТЬ «УБИТОГО» ФЛОТА

Заместитель начальника службы безопасности судоходства, руководитель аварийного штаба И.М. Матвеев:

Утром 21 февраля поступило сообщение от капитана шхота отстоящих судов, выведенных из эксплуатации (10 морских судов и 34 баржи), расположенном на 77-м километре Дуная, о поступлении заборной воды в машинные отделения судов «Рышканы» и «Капитан Гриненко». Для ликвидации аварии и выяснения ее причин был создан аварийный штаб, который оперативно разработал план мероприятий по борьбе с водотечностью и предотвращению загрязнения окружающей среды. Были выделены два буксира, снабженные погружными насосами для откачки воды, и лихтера для приема воды. К вечеру того же дня приступили к откачке воды сначала одним, затем двумя насосами. После полноты были задействованы уже три насоса.

22 февраля зафиксировали поступление воды еще на трех судах - теплоходах «Ружаны», «Вега-I» и танкере «Десна». К началу был направлен морской водолазный бот «Тайфун» с водолазами, а также выделены дополнительно один буксир и два лихтера для сбора откачиваемой воды с целью недопущения загрязнения Дуная.

В течение последующих пяти суток продолжалась откачка воды на всех аварийных морских судах. По мере осушения помещений производилась заделка водотечности трубопроводов и корпусов судов бригадой слесарей БКОФ.

25 февраля удалось ликвидировать поступление воды на танкере «Десна» и теплоходе «Ружаны», а помещения машинных отделений этих судов были осушены.

Однако, несмотря на предпринятые меры, 26 февраля, теплоход «Капитан Гриненко» получил крен. В результате резкой интенсификации работ по откачке воды к концу суток крен удалось выровнять.

После велась откачка воды по мере поступления и производилась заделка водотечности на всех судах слесарями и водолазами внутри корпусов.

К концу дня 2 марта на трех судах последствия аварии были ликвидированы полностью («Десна», «Ружаны», «Вега-2»), на теплоходах «Капитан Гриненко» и «Рышканы» продолжалась работа аварийной партии и водолазов до полного устранения водотечности. Все это время круглосуточно работал оперативный штаб по ликвидации аварии. Установлены и причины аварийной ситуации - размохание арматуры кингстонов и трубопроводов.

Заместитель председателя правления - президента - начальника технической службы В.В. Каченко:

Техническая служба пароходства давно говорит о недопустимости дальнейшего содержания физического изношенного морского флота в отстое на Дунае. Прошедшая зима с морозами до минус 20 градусов сделала свое «черное» дело. И суда, которые поставлены в холодный отстой, с приходом тепла, естественно, дали течь через заборные отверстия. Хорошо, что в этом году не было полноценного ледохода, который просто потопил бы морские суда, стоящие на рейде. Очевидно, что с точки зрения судовладельца докопаться до судна, которое уже никогда не выйдет в рейс - чисто безумие, но другого выхода избежать угрозы затопления нет.

Заместитель председателя правления - президента - начальника экономической службы А.В. Истомин:

Выход есть. Руководство пароходства, предвидя такое развитие событий, уже длительное время добивается списания с баланса физически изношенного флота с последующей его утилизацией на металлоторг. Письмами-предупреждениями, обоснованно опасаясь за жизнь моряков, забросали все инстанции профсоюзные комитеты пароходства. Дело дошло до кризиса в Министерстве транспорта и связи и Кабинета министров с требованиями уволить исполняющего обязанности министра транспорта и связи Василия Шевченко за его необоснованный отказ подписать приказ о списании трех морских судов и двух

речных барж. Все это время Василий Шевченко ссылался на необходимость разъяснения Министерством юстиции терминов «списание» и «отчуждение». Как известно, в начале февраля

такое разъяснение, полностью подтвердившее законность наших требований, было получено. Но и.о. министра продолжает бездействовать.

Председатель правления - президент ОАО «УДП» В.В. Сухошенко:

Такая позиция собственника пароходства не объяснима с точки зрения здравого смысла. Моряки-дунайцы спрашивают: чего ждать господину Шевченко? Пока старый флот затонет в транграничной зоне и вспыхнет международный скандал? Или он сознательно провоцирует рост расходов компании, блокируя пополнение ее доходной части, что неминуемо приведет к банкротству?

Вспомогательные утверждения: деятельность господина Шевченко на посту руководителя транспортной отрасли ничего, кроме откровенного недоумения, не вызывает. Вместо того, чтобы сконцентрироваться на повышении эффективности грузоперевозок и заработной платы работников отрасли, господин Шевченко занимается «продолбными» землятрясениями особенно опасны. Но в Измаиле никогда не было более 8 баллов по шкале Рихтера (по привязке в Украине шкале МСК-64 это 8 баллов).

По состоянию на 10 марта, как сообщил руководитель аварийного штаба И.М. Матвеев, водотечность в судах ликвидирована, техника - буксиры с насосами для откачки воды и лихтера для ее приема - убрана. Дважды в течение суток проводится осмотр машинных отделений, результаты докладываются диспетчеру пароходства. Ситуация под контролем, с ней знакомится комиссия Госморинспекции из Одессы.

Можно сказать, что аварийная ситуация ликвидирована. Временно. Опасность затопления флота остается. Три из десяти морских судов, находящихся в холодном отстое, давно нуждаются в ремонте. Остальные рейсы вообще «не греют»: они выведены из эксплуатации, поскольку нет ни денег на ремонт, ни спроса на них на рынке грузовых перевозок. Вопрос о списании этого металлолома не решается. Взамен пароходство только успевают принимать комиссии, исследующие тонущий флот.

НИ ЧИЛИ НИ ГАЙТИ В ИЗМАИЛЕ НЕ БУДЕТ

Таким заверением завершил пресс-конференцию в Измаиле начальник управления по вопросам чрезвычайных ситуаций и гражданской защиты населения его начальник Э.С. Иванов. Местных журналистов пригласили для информирования уже тогда, когда город сотрясали слухи о землетрясении, якобы ожидавшемся даже не со дня на день, а с часу на час. Накануне 10 марта, опасаясь разрушительных толчков, некоторые провели ночь на улице. Как на грех, похолодало. Так что увеличилось число обращений к врачам, некоторые в связи не только с невротами и стрессами, но и с простудами. В самом «чрезвычайном» положении, в редакциях местных изданий, напротив, было жарко, телефоны не замолкали...

Журналистов едва ли можно считать виновными жертвами обстоятельств. И раньше наш брат любил эффективную информацию раздвигая предположения и прогнозы до уровня газетно-телевизионной сенсации, но сейчас, в эпоху Интернета...

«Инфицированными» оказались люди разных возрастов, образованности и социального положения. Понять их можно: ужас землетрясения впечатляет на всю жизнь. Тем более в наших краях, где до сей поры от горы Вранча (Восточные Карпаты в Румынии) всего 530 км. Горы Добруджи в дельте Дуная тоже являются очагами землетрясения. В нашем регионе они случаются в среднем раз в 2-3 года. Последнее, в 2006 году, имело в эпицентре мощность 3,5 балла, а 2004-м почва колебалась не в вертикальном, а в горизонтальном направлении, так называемые «продольные» землетрясения особенно опасны. Но в Измаиле никогда не было более 8 баллов по шкале Рихтера (по привязке в Украине шкале МСК-64 это 8 баллов).

Мы живем в сейсмоопасной зоне, поэтому периодически консультировались специалистами на пресс-конференции, но предсказать землетрясение невозможно. Однако существуют опосредованные признаки: поведение животных, изменение уровня воды в водоемах, поднятие почвы (или муфта!), олуше свечение на стенах многоэтажных домов, развертывание в другую сторону листвы деревьев. Но в наших условиях они слабо выражены. Слава Богу, мы для этого недостаточного количества информации свою «буферную», амортизирующую роль играет Дунай. А, во-вторых, у нас открытая гардеробная, то есть, даже если твердые грунты, а есть мягкий сульфид, по выражению главного специалиста управления А.С. Сердюкова, играющей роль «водяного матраца».

К тому же начиная с 1958 года, как действующие дома в Измаиле строятся в сейсмоустойчивыми и рассчитаны на магнитуду до 8 баллов по шкале МСК-64, отметили специалисты I категории Н.И. Иким.

Населению просто нужно знать, как действовать в случае возникновения толчков. Если вы живете в одноэтажном доме, инструктированы начальником гражданской защиты населения г. Измаила Н.П. Юрвич, просто покиньте помещение. Но не во время самого толчка, который переждет для вас до 10 секунд. Переждите и выйдите на открытую местность. Тех, кто живет во втором этаже и выше, переждите толчок, в каком случае не прыгайте из окна. Переждите первый толчок в одном из более безопасных мест, которые в квартире являются углы внутренних капитальных стен, ванная и туалет, проем выходной двери (сейчас, конечно, нужно закрыть). Не бегите вниз по лестнице: лестничные марши падают в первую очередь. Переждите первый толчок, спускайтесь без паники спиной к стене. Не пользуйтесь лифтом!

Все просто, резюмирует Василий Иванов: после толчка - «на открытой местности с документами за пазухой и рубликом на руках».

А до этого не забывайте: время и место землетрясения известно только Господу, поэтому не распускайте слухи и свет панику, в военное время распространяли, напомним начальник управления по чрезвычайным ситуациям.

Наталья ОЖГОВА.

МИТИНГ В ЧЕСТЬ КОБЗАРА

Во вторник, 9 марта, представители городской и районной власти, предприятий, в том числе ОАО «УДП», общественных организаций, студенты и школьники собрались в памятьника Т.Г. Шевченко на митинг, посвященный 196-й годовщине со дня его рождения.

С памятной для украинского народа датой присутствующих поздравил и.о. городского головы И.Ф. Рудиненко, заместитель председателя райгосадминистрации В.В. Недашковский, председатель Измаильского отделения Всеукраинского общества



«Просвіта» Ю.Г. Якусевич. Под гениальным украинским языком заиграл всеми красками, зазвучал нежно и мелодично. Потому и любя в народе поэзию Тараса Шевченко. Свои выступления любимому поэту по-

святили участники кружка «Промінець» отделения «Просвіти», народный хор «Кобзарська дума». В завершение митинга присутствующие возложили к подножию памятника Кобзарю цветы.

Наш корр.