



ДУНАЕЦЬ

ГАЗЕТА ОАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРХОДСТВО»

№ 41 (8445) * Пятница, 23 октября 2009 года * Цена в рознице договорная * Газета основана 28 ноября 1947 года

РЕПОРТАЖ О ПРАЗДНОВАНИИ 65-ЛЕТИЯ ОСНОВАНИЯ УДП



ДУНАЙ – РЕКА НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ

По случаю 65-летия образования Украинского Дунайского пароходства на предприятии состоялось торжественное собрание. Задолго до его начала в актовом зале админздания № 1 яблоку негде было упасть. «Юбиляры», а это моряки, работники береговых служб, ветераны войны и труда, пришли, чтобы разделить общую радость. Они с интересом разглядывали стенд с фотографиями, рассказывающими об этапах становления и развития пароходства, флота, трудовых буднях и достижениях, о людях, чьим трудом все это создавалось, листали праздничный номер газеты «Дунаець» и ждали гостей.

А их на торжество прибыло немало. Среди почетных гостей – председатель Одесской облгосадминистрации Н.Д. Сердюк, заместитель ми-

нистра Минтрансвязи Украины М.П. Чубай, президент АСК «Укррефлот» В.А. Касапчук, генеральный директор Регистра судоходства Украины В.В. Севрюков, председатель ПРМТУ М.И. Киреев, и.о. Измайльского городского головы – секретарь горсовета И.Ф. Рудниченко, председатель Измайльского райгосадминистрации С.А. Николаев, ректоры Одесской национальной морской академии и Одесского национального морского университета М.В. Миусов и И.В. Морозова, иностранные партнеры из компаний ДМС (Венгрия), ТТС (Румыния), председатель совета директоров Измайла А. Фуфаев, руководители предприятий, организации, учреждений, фирм города, региона, представители духовенства.

С приветственной речью к участникам собрания обратился **председатель правления – президент ОАО «УДП» В.В. Сухоненко**. Он подчеркнул, что живучесть пароходства продиктована исключительно героизмом моряков, работников береговых структур. Это их за-

надо, и чем раньше, тем лучше, сделать все для того, чтобы сберечь УДП; открыто и честно, без оглядки на партийную окраску поднимать сегодняшние проблемы на государственном и международном уровнях, потому что Дунай – это река национальных интересов всех

любовях и пожелав успехов и добра, Н.Д. Сердюк приступил к приятной миссии; вручил начальнику учебного центра ОАО «УДП» Н.С. Чернцову Почетный знак главы Одесской облгосадминистрации, а группе работников пароходства – почетные грамоты.

рия украинского флота, сказал зам. министра. Воодушевление вызывает возрожденные грузоперевозок, речной флот заработал прибыльно, успешно заканчивая навигацию пассажирский флот. А значит, есть повод полагать, что пароходству будет легче решать накопившиеся проблемы.

М.П. Чубай выразил благодарность всем и особенно ветеранам за неутомимый труд, за настойчивость в отстаивании интересов предприятия, выразил надежду на то, что у пароходства еще будут новые юбилеи, и заверил, что он остается защитником УДП и будет делать все, чтобы его возродить.

Заместитель министра лично вручил работникам флота и берега, отмеченным в праздничном приказе по пароходству, награды – знаки ГАМРТ «Почетный работник морского и речного транспорта» и почетные грамоты.

ятие вносит большой вклад в бюджет города. Я уверена, что у вас хватит мужества, стойкости и умения для того, чтобы выстоять в это тяжелое время.

Председатель ПРМТУ М.И. Киреев отметил роль профсоюзных комитетов УДП в жизни предприятия, их большую заслугу в том, что не дали обанкротить пароходство, помогли вернуть на Украину экипаж теплохода «Радомишль».

Решением Центрального совета ПРМТУ почетными грамотами награждены члены профкомов, проявившие наибольшую активность в отстаивании прав работников УДП. Кроме того, Благотворительный фонд «Мортранс» перечислил каждому профкому по 5 тысяч гривен для материального поощрения награжденных и профактивистов.

М.И. Киреев также зачитал приветственный адрес от Ассоциации судовладельцев Украины и коллектива судоходной компании Укрферри, в котором коллеги дунайских моряков выражают уверенность в том, что УДП выйдет из кризиса и внесет достойный вклад в возрождение украинского морского и речного флота, в укрепление международного авторитета Украины и повышение национального благосостояния.

Затем **начальник службы организации труда и работы с персоналом М.К. Савченко** зачитал праздничный приказ по пароходству. Некоторая накладка во время награждения вызвала улыбки в зале и не испортили общего настроения, а президент компании В.В. Сухоненко заверил, что «награды найдут своих героев».

Трогательная атмосфера награждения сменилась не менее волнительным моментом, когда на экране замелькали кадры документальной кинохроники о зарождении пароходства, первых рейсах трофейных барж и пароходов, а со сцены звучали слова благодарности присутствующим в зале свидетелям и участникам исторического становления и развития пароходства. В их числе В.С. Голосов, В.Р. Горбачев, М.Р. Бахмутов, П.Д. Платонов, И.Д. Штанько, И.Ф. Долгов, Е.Б. Царева, Г.Б. Ткаченко, А.К. Шубенкин.



слуга в том, что пароходство существует и представляет флаг Украины за тысячу километров от родных берегов. Именно трудовой коллектив является главным действующим лицом на юбилее, и пока на предприятии работают такие люди, УДП – быть!

В.В. Сухоненко выразил уверенность в запасе прочности судоходной компании, ее конкурентоспособности и пожелал всем крепкого здоровья, благополучия, а морякам – традиционные семь футов под килем.

Поздравляя дунайцев, **председатель Одесской облгосадминистрации Н.Д. Сердюк** сделал экскурс в историю зарождения отечественного судоходства на Дунае, отметил значение организации Дунайского пароходства, в том числе для всей Бессарабии, остановился на проблемах сегодняшнего дня.

В новейшей истории украинского государства не все гладко, – сказал губернатор. – Мы не совсем правильно повели себя с тем достоянием, которое получили в наследство. Кануло в Лету Черноморское морское пароходство – лидер морских перевозок в мире.

Можно много говорить о том, кто в этом виноват. Наверное, доля у нас, славян, такая: пока не потеряем – не поймем, что надо было ценить и беречь как зеницу ока то, что создавали и чем гордились наши предки. Уроки прошлого учат: нам



стран, расположенных вдоль ее берегов.

Н.Д. Сердюк подчеркнул, что для Украины очень важно сохранить свое присутствие на Дунае. Необходимо реанимировать действие Программы развития Украинского Придунавья на 2004 – 2015 года, которая утверждена Кабинетом министров и предусматривает финансирование строительства флота для УДП, железнодорожной ветки Измаил – Рени и ряд других мероприятий.



Губернатор заверил, что совместными усилиями руководства пароходства, Минтрансвязи, облсовета, райгосадминистрации, Измайла будет найден путь, чтобы вернуть УДП его исторические традиции. Поблагодарив коллектив за труд в таких нелегких ус-



От лица 15-тысячного коллектива ОНМА к поздравлениям присоединился **ректор Академии М.В. Миусов**. Он выполнил поручение председателя Одесского областного совета Н.Л. Скорика, вручив грамоты представителям трудового коллектива и в знак признательности и дружбы предложил президенту УДП подарок – картину с изображением парусника «Дружба».

Особые слова благодарности **и.о. городского головы И.Ф. Рудниченко** адресовала ветеранам предприятия, тем, что 65 лет назад освободил Измаил от фашистских захватчиков.

Своим развитием Измаил обязан пароходству, сказал он. – Моряки строили жилища, дачки, сады, больницы, дороги, развивали инфраструктуру. И сегодня, несмотря на сложность ситуации, предпри-



ДУНАЙ – РЕКА НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ



ятие вносит большой вклад в бюджет города. Я уверена, что у вас хватит мужества, стойкости и умения для того, чтобы выстоять в это тяжелое время.

Председатель ПРМТУ М.И. Киреев отметил роль профсоюзных комитетов УДП в жизни предприятия, их большую заслугу в том, что не дали обанкротить пароходство, помогли вернуть на Украину экипаж теплохода «Радомишль».

Решением Центрального совета ПРМТУ почетными грамотами награждены члены профкомов, проявившие наибольшую активность в отстаивании прав работников УДП. Кроме того, Благотворительный фонд «Мортранс» перечислил каждому профкому по 5 тысяч гривен для материального поощрения награжденных и профактивистов.



М.И. Киреев также зачитал приветственный адрес от Ассоциации судовладельцев Украины и коллектива судоходной компании Укрферри, в котором коллеги дунайских моряков выражают уверенность в том, что УДП выйдет из кризиса и внесет достойный вклад в возрождение украинского морского и речного флота, в укрепление международного авторитета Украины и повышение национального благосостояния.

Затем **начальник службы организации труда и работы с персоналом М.К. Савченко** зачитал праздничный приказ по пароходству. Некоторая накладка во время награждения вызвала улыбки в зале и не испортили общего настроения, а президент компании В.В. Сухоненко заверил, что «награды найдут своих героев».

Трогательная атмосфера награждения сменилась не менее волнительным моментом, когда на экране замелькали кадры документальной кинохроники о зарождении пароходства, первых рейсах трофейных барж и пароходов, а со сцены звучали слова благодарности присутствующим в зале свидетелям и участникам исторического становления и развития пароходства. В их числе В.С. Голосов, В.Р. Горбачев, М.Р. Бахмутов, П.Д. Платонов, И.Д. Штанько, И.Ф. Долгов, Е.Б. Царева, Г.Б. Ткаченко, А.К. Шубенкин.

НАС ПОЗДРАВИЛИ

Украинское Дунайское пароходство отметило 65-ю годовщину со дня образования. Вместе с моряками радость юбилея разделили коллеги, партнеры, смежники, друзья. Многие из них приняли непосредственное участие в торжествах. Была больше поздравительных телеграмм и писем, в том числе из ближнего и дальнего зарубежья.

Теплые поздравления прислали: Регистр судоходства Украины, ООО «Славутич – Руда – Украина», генеральный директор АСК «Укррефлот» В.А. Касапчук, директор ГП «Дельта-лоцман» А.Г. Голодничий, президент ЭОС «Укрферри», президент Ассоциации судовладельцев Украины А. Курьянд, генеральный секретарь Международной Ассоциации судовладельцев Черноморского бассейна БИНСА С.В. Мелашенко, от имени коллектива немецко-украинской Транспортной компании (DUV) – А. Кравченко, директор ГП «ЧерноморНИИпроект» С.Г. Никулин, начальник КРБ Одесской области А.В. Карольченко, председатель правления ОАО «Черноморгидрострой» Д.В. Холодов, бывшие руководители УДП А.Ф. Техов и П.С. Суворов, начальник Измайльского ОГНИ Т.В. Шилина, командир Измайльского отряда морской охраны А.А. Тарасенко, начальник Измайльского горотдела УМВД Украины в Одесской области М.И. Жовнир, начальник Измайльского районного управления ГУ МЧС Украины в Одесской области С. Павлухин, председатель Одесского областного совета организации ветеранов Украины, Почетный гражданин г. Измаил А.Т. Гурский, директор фирмы «Тартус-тур» Е. Поплинская, главный врач ДББ А.И. Вербя и другие.

От российских коллег, занимающих ответственные посты в системе морского и речного флота России, поздравил начальник отдела кадров Дунайского пароходства в 1960-х годах В.П. Феденко. Особые слова он обращает ветеранам, друзьям и товарищам-выпускникам Евпаторийской мореходной школы, которые прибыли в пароходство в 1948 году и прошли трудный, но счастливый морской путь.

В поздравлениях отмечено, что коллектив моряков-дунайцев достойно прошел не одно испытание на прочность и в этот кризисный период с честью преодолевает каждодневные трудности, оказавшись лицом к лицу с непростой задачей: сохранить родное предприятие для себя и страны, укрепить его лидирующие позиции на Дунае. Коллеги и друзья выражают уверенность в том, что нынешнее положение сумеет воссоздать былую славу Дунайского пароходства.

В адрес руководства пароходства также поступили приветствия от иностранных компаний, фирм, фрахтователей, чья деятельность связана с кризисными перевозками.

В частности, г-н Петер Венерг из «Transocean Tours», директор по реализации дунайских круизов «Никко Турс» Гюнтер Беккер, начальник порта Регенсбург и порта Пассау Дитер Берлингоф, партнеры из «Феникс Райзен ГмбХ» Ронн, директор фирмы «М. Преймессер ГмбХ» Михаэль Преймессер, К. Винингер KG в своих посланиях отмечают, что УДП на протяжении многих лет является для них одним из наиболее уважаемых деловых партнеров на круизном рынке. Они искренне благодарят за взаимовыгодное сотрудничество и надеются на дальнейшее плодотворное партнерство.

Руководство ОАО «УДП» выражает сердечную признательность за внимание к «юбиляру», за теплые слова и желает всем крепкого здоровья, благополучия, творческих и трудовых успехов.

ДУНАЙ — РЕКА НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ

В память об ушедших ветеранах под звучащую мелодию из кинофильма «Семнадцать мгновений весны» на экране одну за другой сменялись фотографии известных в пародотстве людей: Л.Я. Капиряна, Ф.Г. Ханович, Н.Я. Герус, Н.А. Куркин, Н.И. Удовиченко, Б.Н. Потапов, Д.А. Домбровская, Д.И. Блошенко, И.Ф. Крапивин, В.Ф. Дзюба, Г.Н. Курнишов... И совсем неожиданно для многих прозвучала архивная запись песни в исполнении капитана, заслуженного работника культуры Украины Евгения Косыжова.

Окончание.
Начало на 1-й стр.

чим именем назван теплоход УДП.
Украшением торжества стала концертная программа, подготовленная творческим коллективом Клуба моряков (директор Г.Д. Колесникова, она же ведущая вечера). Солисты Алексей Паладий, Алла Квитка, Алина Афанасова, Юлия Василенко, Снежана Саркизова, участники художественной самодеятельности Измаильского морского порта Игорь Черный и Владимир Лешан, образцовый ансамбль танца «Катюша» порадовали зрителей своей исполнительским мастерством. Немало приятных минут доставил дуговой оркестр УДП, играв-

ший незабываемые мелодии прошлых лет.
Развеселили участников собрания и «заморские купцы» в исполнении работников пароходства В. Лосева, В. Гуменного и В. Епетрова. В шуточной форме они поздравили коллектив со знаменательным юбилеем и вручили подарки: бывшим начальникам УДП — символические медали, директору УДП-морфлот Е.С. Самошину — штурвал (подарок приняла заместитель директора подразделения Л.В. Рыбак), руководителю речного дивизиона В.В. Запорожну — боцнок пива, заместителю председателя правления — президента по финансам

А.И. Попову и главному бухгалтеру В.Г. Тостогану — сумочки «со златом», дабы щедро одаривали работников предприятия, пассажирской службе в лице С.Д. Самойлова — корзину с дармами бессарабского края для угощения иностранных туристов, а президенту ОАО «УДП» В.В. Сухоненко — «книжку мудрости».
Праздничный вечер позволил, пусть и на короткое время, забыть о сегодняшних трудностях и вновь ощутить единение, так необходимое, чтобы выстоять.
НА СНИМКАХ: моменты праздничного вечера. Фото Федора СИВАЧЕНКО.



ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ — ПРЕЗИДЕНТА

ПАРОХОДСТВО И ГОСУДАРСТВО

65 лет для компании в Украине — срок очень значительный. Немногие предприятия могут похвастаться тем, что прошли через те испытания, что выпали на нашу долю, сохранив при этом свой статус. Сегодня УДП — единственная государственная судоходная компания в стране, не разделившая судьбу таких гигантов, как Черноморское и Азовское морские пароходства.

Несколько серьезных ударов пришлось нам пережить за это время. Это, в первую очередь, развал Советского Союза, повлекший за собой глобальное реформирование грузопотоков: советские пароходства, как известно, были «завязаны» на потоки грузов, которые формировались большей частью не экономическим, а политическим путем, осуществляя перевозки в страны, которые поддерживались и дотировались Советским Союзом. Такое же назначение имел и огромный лихтерный флот, которым располагало Дунайское пароходство. Для него было серьезным ударом, когда эта система развалилась.

Практика показывает, что судоходная компания может существовать как государственная лишь в странах с достаточным уровнем государственного влияния. Так, государственный флот Венесуэлы, Кубы, Китая, Северной Кореи, России работает успешно отчасти потому, что имеет приоритет в грузу как в экспортном, так и в импортном направлениях. Так было и при Советском Союзе.

В случае же с Украиной мы потеряли государственные грузы, и при этом наши пароходства и морки стали работать на открытом рынке. Государство, оставаясь собственником судоходной компании, не обеспечивало ее грузами, но «обеспечивало» процедуры, регулирующие даже внутренние решения предприятия. При этом пароходство работает на конкурентном рынке рядом с частными компаниями, не обремененными обязательствами, в том числе по налогам. В этих условиях мы не можем противостоять конкурентам — частным офшорным компаниям. По моему мнению, это один из факторов, ставших причиной развала государственного флота Украины.

КРИЗИС ГЛОБАЛЬНЫЙ И ВНУТРЕННИЙ

Со своей стороны я как менеджер не могу принимать решения, обычные в практике даже частных компаний в Украине. Связаны руки, и невозможно адекватно реагировать на вызовы конкурентов. Простой пример. Октябрь минувшего года, начало глобального финансового кризиса, который в первую очередь ударил по банковской сфере, а во вторую — по мировой торговле, которую финансовый сектор обслуживает. Судоходная отрасль, «завязанная» на международную торговлю, стала первой жертвой, и самые серьезные потрясения произошли именно у нас. В течение двух недель индексы, которые характеризуют «температуру» отрасли, упали в десять раз. Судовладельцы оказались перед выбором: стоять или эксплуатировать пароход с минимальной при-

былью, а то и с убытком. Здравоподобный подсказывает, что лучше переждать это время, работая с небольшой прибылью, а то и с убытком, поскольку нахождение парохода в отстое — это огромные затраты на содержание и, что самое страшное, разрушение самого судна.

Мы же как государственная компания не имели такой возможности: нормативные документы лишают нас права заключать убыточный договор. Таким образом, пока все

на списание и продажу. Не дожидаясь, судно начало тонуть. Отказала энергетическая установка, нечем стало откачивать воду. При этом теплоход находился в ста милях от разделочной площадки — одной из самых дорогих в мире. Пароходство потратило 2 миллиона долларов на содержание и ремонт судна в мемореходном состоянии, меняя экипажи, поскольку люди не выдерживали пребывания фактически в условиях тюрьмы.

Вене на тех условиях, что бункерная компания пройдет через все тендерные процедуры в Украине, если она вообще не хочет участвовать ни в каких тендерах? Кроме того, ни одна из компаний на Дунае не может обеспечить бункеровку во всех необходимых нам точках, начиная с Нижнего Дуная и заканчивая Веной. К тому же ценообразование и алгоритм расчета стоимости топлива абсолютно разные внизу Дуная, где цены привязаны к котиров-

мы... Наши морки доказывают, что при всех своих трудностях мы можем работать и в Европейском Союзе. Но эксплуатировать самоотверженность наших работников, моряков недопустимо.
Чем дальше компания будет руководствоваться государственными процедурами, тем хуже будет ситуация. В Украине чрезвычайно низок уровень государственного управления, отсутствует система поддержки государства в виде обеспечения грузами.

Основная наша деятельность (и основной доход) — это речные и пассажирские перевозки.

Пассажирский флот — одно из наиболее успешных направлений. По результатам 8 месяцев им заработано порядка 8 миллионов гривен. Речной флот простоял весну, потратил на раскрутку июнь и июль и только в августе вышел на месячный объем в 250 тысяч тонн. Наш основной партнер — австрийская компания «Фест-Альпине» — в апреле — мае вообще не закупал руду. Речной флот УДП в августе дал положительный результат, так что в сентябре имеем порядка 3 миллионов гривен прибыли.

Есть набор контрактов. Австрийский — базовый для УДП, позволяющий обеспечить и обратную загрузку. «Подбираем» все грузы — зерно, удобрения, уголь. Обеспечиваем 100-процентную загрузку. Клиентов много, но контракты продолжительностью максимум на три месяца. Долгосрочных контрактов нет. За 9 месяцев валовая выручка составила 300 миллионов гривен.

Зато морской дивизион дал порядка 26 миллионов убытка. Это затраты на содержание неработающего и арестованного флота. Виновик арестов — недобросовестный фрахтователь. Он собирал текущий фрахт, но сам по счетам не платил. В декабре прошлого года, по-видимому, фрахт перестал поступать, образовалась задолженность порядка 3 миллионов долларов по всем нашим судам. Фрахтователь отказался оплачивать и просто бросил теплоходы. Нам пришлось в оперативном порядке брать их под свой контроль. К сожалению, узнали об их судьбе уже после ареста. Образовавшиеся долги имеют свойства прямого морского долга, который следует непосредственно за судном. Любая компания, оказавшая ту или иную услугу теплоходу, имеет право обратиться в суд и арестовать его. Что и было сделано.

При этом никто из чиновников не ответил за то, что «бумажной» компании были переданы 10 самых ликвидных пароходов. Убытки исчисляются миллионы долларов. Наши обращения в Минтранс остались без движения.

Здесь высветилась еще одна проблема УДП как государственной компании. Мы вынуждены работать согласно закону о валютном регулировании и контроле, и, имея долг, по которому арестован пароход, не имеем возможности его оплатить. Для этого у нас нет ни контракта, ни судебного решения. Индивидуальная лицензия Нацбанком Украины не предусмотрена. Платеж произвели из Украины нельзя. Не можем и, как принято в мировой практике, внести залог за арестованное имущество, забрать его, а потом разбираться. Содержим пароходы в ожидании, что заработает Верховная Рада и повысится уровень законодательного регулирования нашей деятельности.

ПОД СЧАСТЛИВОЙ ЗВЕЗДОЙ

Начнем с конца, ибо именно в заключение пресс-конференции председателя правления — президента ОАО «УДП» Вадима Сухоненко прозвучало ключевое слово нашего заголовка. Живучесть пароходства его руководитель объясняет героизмом и самоотверженностью моряков. По всем теоретическим прикидкам, говорил Вадим Владимирович, компания уже давно должна была обанкротиться. Если не чудом, то разве что счастливым стечением обстоятельств можно объяснить ее существование. Не знаю, сколько еще будет светить эта счастливая звезда, размышлял Вадим Сухоненко.

Мы же посмотрим на то, что она освещает и что высветилось в ходе юбилейной пресс-конференции 14 октября с участием редакторов и ведущих журналистов таких изданий, как «Порты Украины», «Морские ведомости», «Морской регион», «Морак», «Контекст-Причерноморье», «Укринформ», «Собеседник Изма-



ла», «Курьер недели», Измаильского телевидения, и наконец, «Дунайца». Вот что рассказал им руководитель Украинского Дунайского пароходства, коснувшись различных аспектов жизни судоходной компании-юбиляра.

вокруг работали с небольшим убытком, мы вообще не работали, теряя еще больше на содержании флота. В результате из 26-ти морских судов на сегодня в эксплуатации находится только одно, а состояние остальных ухудшилось очень значительно. Четыри их «запустили», теперь требуются большие затраты.

Мы оказались фактически выброшенными с рынка морских перевозок, по которым в первую очередь ударил кризис. Наши суда 30 — 40-летнего возраста даже не хотят страховать иностранные страховые компании.

Ситуация довел до абсурда запрет госпредприятиям на отчуждение основных фондов. Не имея возможности прибыльно эксплуатировать суда, мы лишены в обычном для судоходных компаний права утилизации старого флота, чтобы на вырученные деньги построить новый, отвечающий требованиям современного рынка. Попали в ловушку: вместо того, чтобы работать и развивать флот, содержим металлом.

ИНДИЙСКИЙ ПРОРЫВ

Самым ярким событием, которое только подчеркнуло абсурдность ситуации, стало освобождение теплохода «Радомышле», полтора года простоявшего у берегов Индии в ожидании разрешения

Этот критический случай, разграбленный СМИ (за что им благодарность), позволил нам добиться от Минтранса разрешения на списание и утилизацию теплохода, и в сентябре он был передан индийской компании. Мы же получили деньги, вдвое меньше наших убытков от этой истории. Абсолютно неприемлемая для любой судостроительной компании ситуация! И так на каждом шагу мы сталкиваемся с неадекватными регулированием нашей деятельности.

Порезать суда сами не можем: основные фонды защищены законом. Единственно возможный вариант — списание теплохода, то есть признание его недействительным, не пригодным для мореплавания. Тогда можно перевести его из основных фондов в оборотные материалы и продавать по частям или утилизировать.

А пока спасает только самоотверженность дунайских моряков. Те, кто пережил индийские испытания на «Радомышле», достойны представления к званию Героя Украины.

ПАРТНЕРЫ И ТЕНДЕРЫ

Напомню о тендерной процедуре закупок, обязательной для государственных компаний, в том числе и тех, что работают в тысячах километрах от своей страны. Но как можно забукеровать в

кам Стамбула, и наверху, где они ориентируются на самую дешевую Роттердамскую биржу. Образуется «вилка» в 50 — 60 долларов. Если мы идем по тендерной процедуре, то одно из предложенных неизбежно будет хуже на эту разницу. Другое дело, что компании на эти тендеры не отзываются... В этом случае, по закону, можем финансировать в пределах 15 процентов закупок. А что делать с 85 процентами? Парадокс. И таких примеров множество.

МЫ И ЕВРОПА

То, что мы празднуем 65-летие компании, это достижение — если не героизм — наших моряков и сотрудников. Ведь УДП со своим флотом уже давно работает в Европе, рядом с ДДС, НАВРО, Мом, БРП, МАХАРТОМ и мелкими частными компаниями. Дунай сложен передачами уровней воды, нестабильным судоходным режимом. Рады, что ЕС принял решение о строительстве шлюзов на Дунае. Там отдают себе отчет, что это транспортная артерия Европы.

На 95 процентов наша деятельность — это европейские процедуры, европейские конкуренты. Мои знакомые, увидев в Будапеште или в Вене украинский флаг на судне, испытывают шок. Наши суда в центре Европы? Да, мы работаем не хуже немцев, австрийцев, ру-

Это не позволяет нам эффективно работать. Искрит постоянно. А проблема — в несоответствии между внутренними процедурами, регулирующими деятельность компании, и внешней средой. Это погубило и крупные морские пароходства Украины. Но выводов никто не делает.

Есть общепринятое мнение, что виноваты плохие руководители, которые растащили предприятие. Никто не хочет признать, что это системный кризис. Уровень государственного управления (имеется в виду не только квалификация чиновников, но и качество законов, которые регулируют нашу деятельность) упал. Несовременная и судебная система. Все это не позволяет государственным компаниям выживать, и опасаться, что мы начнем терять и порты, у которых уровень конкуренции растет, а проблемы те же. Правда, последние мероприятия, проведенные под эгидой Премьер-министра, показывают, что есть понимание этой проблемы.

УБЫТКИ И АРЕСТЫ

По результатам 9 месяцев зафиксирован отрицательный финансовый результат в размере 11 миллионов гривен. Из месяца в месяц нас лихорадит. По итогам полугодия было минус 12, по итогам 7 месяцев — 6, потом — 19 и, наконец, минус 11 миллио-