

Капитан Владимир Лобанов: «ЧМП можно возродить, и это не сказки, а реальный расчет»

31.01.2020



Тема Черноморского морского пароходства, казалось бы, давно забыта и за ненадобностью выброшена на свалку истории. Крупнейшее в СССР пароходство было разрушено и разворовано, а молодое поколение украинцев о нем, возможно, никогда и не слышало. Но живет в Николаеве человек, который убежден в том, что ЧМП можно возродить – конечно, уже не в былом величественном масштабе, но все же... И возродить его нужно именно как структуру, работающую на благо Украины.

Речь идет о капитане дальнего плавания Владимире Лобанове. Когда-то «Вечерка» уже писала об этом человеке в очерке «Судьба капитана» («ВН», 31 мая 2012 г.). Судьба его удивительна: Лобанова очень хорошо знают в Одессе и в Неаполе, о нем и его экипаже снимали телепередачи и фильмы, занимавшие первые места на европейских кинофестивалях. И вот уже больше десяти лет он живет в Николаеве. На днях с этим неординарным человеком побеседовал журналист «ВН».

– **Владимир Николаевич, давайте сначала напомним, откуда у журналистов и кинематографистов возник интерес к вашей персоне, и с чем это было связано.**

– Я прошел путь от матроса до капитана и никогда не ходил под иностранными флагами, предпочитая работать на государство – сначала на СССР, потом – на Украину. Пять лет я с экипажем провел на пассажирском лайнере «Одесса», стоявшем на внутреннем рейде порта Неаполь. Судно, принадлежавшее ЧМП, было арестовано за долги, и наша задача заключалась в том, чтобы сберечь его и все находившиеся на борту материальные ценности – а это десятки миллионов долларов в ценах 90-х гг. – в целостности и сохранности. Семипалубный круизный теплоход «Одесса» британской постройки считался жемчужиной ЧМП, он был рассчитан на шесть сотен туристов, на борту – ресторан, бары, парикмахерская, спортзал, сауна, бассейн, музыкальный салон, кинотеатр, зимний сад и много чего еще. Руководство ЧМП обещало, что с судна вот-вот снимут арест, и мы с командой будем осуществлять международные круизы, нужно только немного потерпеть. Но вместо этого нас бросили в Неаполе на произвол судьбы: без зарплат, без топлива, энергоснабжения и провианта, в холоде и голоде мы вдесятером заменяли на судне 250 человек штатного экипажа. И так продолжалось годами, несколько членов экипажа умерли от болезней. Нам помогали кто угодно – от морской церкви до итальянской мафии (!), но только не родное ЧМП! Судно со всем содержимым мы спасли, а в 2002 г. его выкупила под реконструкцию украинская рыбопромысловая компания «Антарктика». Но затем её руководитель был убит, а спасенное нами судно в итоге разграбили и порезали на лом.



– **Да уж, печальная история...**

– В судьбе лайнера «Одесса» в миниатюре отразилась история всего ЧМП. Колоссальное по своим масштабам, оборотам и перспективам пароходство «благодаря» деятельности нечистых на руку дельцов и равнодушных к интересам государства чиновников уничтожалось, доводилось до банкротства, активы его размывались.

– **Чтобы читателям было понятней, вы можете рассказать об активах, которыми располагало ЧМП к моменту распада СССР?**

– Во второй половине прошлого века ЧМП стало одной из самых мощных судоходных компаний мира. К 1991 г. оно насчитывало 705 плавсредств, включая 321 крупнотоннажное судно заграничного плавания, 120 каботажных судов, 242 лихтеровоза и 22 яхты. Пароходство владело колоссальной недвижимостью, которая по реальным рыночным ценам стоила бы десятки миллиардов долларов. Это причальные сооружения, заводы и комбинаты, учебные и медицинские учреждения, объекты строительной отрасли, агропромышленного комплекса, стадионы и другие спортивные объекты, огромные офисы, детские сады и лагеря, гостиницы, музей и бог знает что ещё. Да что там говорить, ведь в структуру пароходства прежде входили даже основные морские порты Украины! Недвижимость ЧМП располагалась в Украине, России, Испании, Великобритании, Германии, на Кипре. Повторюсь еще раз: это десятки миллиардов!

Кстати, о миллиардах. На начало 1992 г. на счетах ЧМП находилось около 2 млрд. инвалютных рублей, что по официальному курсу превышало 3 млрд. долларов. И эти деньги благополучно «сгорели». А дебиторская задолженность ЧМП, которая на то же время составляла около 100 млн. долларов, «зависла».

Одним словом, стартовые позиции ЧМП были прекрасными, оно вполне могло бы стать настоящим драйвером национальной экономики молодого государства, работая на международном рынке перевозок, имея стабильную загрузку и привлекая в страну огромное количество валюты. Но вместо того, чтобы умело использовать имевшиеся в их распоряжении возможности на благо государства, чиновники высшего уровня приступили к последовательному уничтожению ЧМП.

– Как это происходило?

В 1993 г. после указа Л.Кравчука о преобразовании ЧМП в концерн «Бласко», от пароходства стали отделяться и вести самостоятельную хозяйственную деятельность крупные подразделения. Формально они числились в структуре ЧМП, однако часть прибыли в соответствии с установленными условиями пароходству уже не отчисляли. В результате в ЧМП оставались только долги, а прибыль уходила на сторону.

В 1995 г. Л.Кучма отменил указ о создании «Бласко» как незаконный, однако активы ЧМП были уже размыты и ежегодно уменьшались, зато долги росли. К тому времени большинство судов перевели в офшоры, и государство утратило над ними контроль. В 2003 г. суд открыл производство по банкротству ЧМП, в 2005 г. началась санация компании, которая продолжается до сих пор. Тем временем отчуждения собственности продолжались. Руководителями ЧМП назначали некомпетентных людей, по действиям которых впоследствии возбуждались уголовные дела. Правда, в суд дошло только 13 уголовных дел, а до реального приговора – одно. Отчуждение имущества ЧМП в пользу посторонних юрлиц узаконивались «договорняками» хозяйственных судов. По состоянию на сегодня большинство имущества и совместных предприятий ЧМП незаконно перешло в частные компании, они успешно эксплуатируются и приносят прибыль.

Невзирая на всё это, до сих пор государственная судоходная компания «Черноморское морское пароходство» не прекратила существование. На балансе предприятия остались три судна, хотя эксплуатируется только одно, действуют совместные предприятия, в других странах имеются причалы и другая недвижимость. А в Украине за ЧМП числятся 15 нежилых зданий и сооружений, огромная Межрейсовая база моряков в одесской Аркадии, сданная в аренду за копейки, гостиница и управление пароходства, просто в наглую переданные структурам, не имеющим отношения к флоту.

– Вы нарисовали картину полного развала. Неужели после всего, что произошло, ЧМП можно возродить?

– В том виде, в каком пароходство существовало 30 лет назад, его уже не воскресить, сегодня другие времена. Но вот вернуть хотя бы часть собственности, по сути, украденной у государства, можно. Можно и нужно сохранить его как госкомпанию с привлечением частного капитала и инвестиций, приступить к возрождению флота, восстановить судоходную деятельность, загрузить работой. Ради этого мы с единомышленниками собрали инициативную группу, создали общественную организацию «Украина – морская держава». В её состав входят бывшие сотрудники ЧМП, офицеры плавсостава, специалисты морского хозяйственного комплекса, опытные экономисты, юристы, банковские топ-менеджеры, нас поддерживает Ассоциация морских капитанов Одессы.

– Итак, почему вы уверены, что ЧМП можно возродить?

– Документы в архиве Генпрокуратуры подтверждают, что банкротство ЧМП искусственное. Поэтому его следует отменить и вернуть хотя бы часть недвижимости в Украине и за рубежом. Прежде всего, необходимо провести тщательный аудит. Далее часть имущества можно продать на прозрачных условиях ради того, чтобы на полученные деньги взять несколько «бэушных» судов в хорошем состоянии, провести их реновацию (омоложение) и запустить в работу.

Первыми судами могут стать пассажирские лайнеры. У нашей инициативной группы есть предварительная договоренность с руководителями православной церкви и Святым Престолом Ватикана о реализации с помощью судов ЧМП интересного проекта. Речь о том, чтобы организовать регулярные паломнические туры Средиземным морем по святым местам для верующих, а постоянную загрузку судов паломниками церковные структуры готовы взять на себя. Есть и договоренности о стабильной загрузке работой нескольких сухогрузных судов для перевозки зерна и других грузов в юго-восточную Азию. Словом, при наличии судов работой их можно обеспечить.

– Как удалось о таком договориться, особенно с Ватиканом?

– Возможно, прозвучит как морская байка, но это чистая правда. И она касается все той же истории с теплоходом «Одесса». Во время сильнейшего шторма в декабре 2000 г. лайнер, стоявший на внутреннем рейде порта Неаполь, бросало в разные стороны, якоря не держали, были столкновения со стоящими рядом другими арестованными судами без экипажей, одно из которых на наших глазах затонуло. В то же время в порту с визитом находились авианосцы и корабли авианосной группы эскадры НАТО. А у нас – ни топлива для маневра, ни электричества. В темноте во время шторма, под проливным дождем мы связали канатами соседние суда с нашим теплоходом, не дали им сорваться с якорей, разбить и утопить друг друга. Это позволило избежать разрушений в порту и столкновений с военными кораблями. Лично мне «штормовая эквилибристика» стоила тогда перелома ноги, ребер и тяжелой травмы позвоночника, также серьезно пострадали другие члены экипажа. Этот случай стал известным в Италии, об этом писали СМИ, рассказывали по ТВ. И тогда Иоанн Павел II по ходатайству епископа украинской греко-католической церкви Канады присвоил мне звание кавалера ордена Святого Георгия – редкую для Украины награду. После этого у меня появилась возможность доступа в Ватикан, наладились контакты. Уже два папы с тех пор сменились, а хорошие отношения остались. Так что договоренность по паломникам реальная!

Также на уровне предварительных договоренностей согласован уже имеющийся проект работы экспедиционно-круизного судна для организации элитных круизов с глубоководными погружениями с помощью судовых подводных лодок в районах Антарктиды и Карибского бассейна.

– **Будут ли пользоваться спросом такие круизы?**

– Будут. Это рынок специфический, мало освоенный, но выгодный. Собственно, и сейчас есть эксклюзивные туры для состоятельных людей в Антарктиду, другие виды экзотического туризма. Да что там говорить, если в мире даже космический туризм существует!

Есть специалисты, готовые решать вопросы покупки для парокходства судов в хорошем состоянии и проводить их омоложение. Наконец, есть высокопрофессиональные украинские моряки, готовые работать на этих судах. Отдельно следует отметить, что благодаря уникальным разработкам украинских ученых, объединенных в консорциум Международного научного центра инновационных технологий «Trident», есть возможность в процессе реновации и эксплуатации судов ЧМП использовать новейшие технологии, каких пока нет в мире: двигатели, работающие от любого вида топлива, круглосуточное получение электричества из возобновляемых источников без расходования ископаемого топлива, освещение без ламп и проводов, многократные усилители мощности электричества и аккумуляторных батарей, усиление в разы прочности металла корпуса и стекла и многое другое. Благодаря этим технологиям могут быть существенно уменьшены затраты, в первую очередь на топливо, улучшены эксплуатационные характеристики судов, продлен срок их работы, минимизировано вредное воздействие на окружающую среду. Все это вместе взятое позволит получить дополнительные ресурсы для возрождения ЧМП.

– **Если честно, звучит, как сказка...**

– Понимаю, что на первый взгляд всё это выглядит, как сказка. Но это не сказки, а реальный расчет. Поверьте, я капитан дальнего плавания, разумно и прагматично мыслящий человек, много лет занимаюсь инновационными технологиями, контактирую и работаю со многими нашими учеными, технологами, изобретателями. Убежден, что наши планы реальны. Это уникальная возможность восстановить морской флот Украины без бюджетных затрат, зарабатывать для страны деньги, восстановить имидж и славу Украины как морской державы.

Для этого нужно понимание и помощь со стороны государства, в первую очередь Президента, а также защита проекта от желающих «посидеть на теме» и разворовать остатки ЧМП. Не надо использовать государственный бюджет, достаточно провести профессиональный аудит ЧМП и дать нам необходимые полномочия, естественно, под контролем государства. Надеемся, что нам удастся донести наши планы до власти. И если вопрос о восстановлении флота решится, это может дать толчок для заказов на реновацию и строительство новых судов на отечественных верфях, что, безусловно, должно быть интересно их владельцам и ассоциации «Укрсудпром». Ветераны ЧМП, профессионалы готовы принять участие в деле возрождения парокходства. Мы ждем поддержки от власти, включая народных депутатов, Кабмин, главу государства, не теряем оптимизма и надеемся, что сможем добиться поставленной цели – реанимировать ЧМП и придать ему новый импульс развития.

Беседовал

Станислав Козлов.