

Наталья ИВАНОВА

Сельхозпредприятие «Нибулон» спускает на воду все новые и новые суда.

Летом 2009 года компания «Нибулон» заявила о проекте, который своими амбициями вызывал недоверие. А именно потратить \$150 млн и построить речной флот, элеваторы и речные терминалы, чтобы зерно с полей могло попадать сразу в порт и оттуда на рынки сбыта, а аграрии получили дополнительный стимул - более высокую и справедливую цену.

#### ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЕ СОБЫТИЕ

В пятницу 28 августа на воду с завода «Ваден Яркс Океан» торжественно спустили сразу три сухогрузных несамонходных судна. Всего в планах ООО СП «Нибулон» - построить 24 таких судна в рамках масштабного проекта, на который компания решилась в период финансового кризиса. Также запланировано и уже реализовывается строительство 7 элеваторов и речных терминалов.

- Это великая инвестиция, этот флот будет зарегистрирован под нашим флагом, трудиться там будут украинские моряки. Сегодня на наших стройках работают 25 лучших строительных компаний из Николаева, более 150 подрядных организаций из разных регионов Украины, - говорит генеральный директор ООО СП «Нибулон», Герой Украины Алексей Вадатурский.

Главная цель, которую видит перед собой компания, - возродить Днепр как основную транспортную артерию Украины.

- Это реально рождается флот государства, реально рождаются транспортные потоки Украины. Это рабочие места, это социальная обстановка, это комплекс инфраструктуры, которая, казалось бы, незаметно, но возрождается и реализовывается. Через три дня эти суда будут везти зерно - это важно и необходимо, - заявил на дне рождения «тройняшек» генеральный директор ОАО «Ваден Яркс Океан», Герой Украины Николай Романчук.

Если с начала года завод был загружен почти на сто процентов, то после подписания контрактов с «Нибулоном» загрузка увеличилась в полтора раза. Только на проекте строительства несамонходных судов задействованы 800 человек, у которых есть возможность работать и получать зарплату от 3,5 тысячи до 12 тысяч гривен. Для выполнения заказа взяли подрядчиков из других организаций. «Нибулон» благодаря своему проекту также серьезно увеличивает количество занятых работой людей. На строительстве элеваторов и терминалов задействованы более 10 тысяч человек. После того как проект будет реализован, штат компании пополнится еще тысячей работников.

Кстати, каждое из судов имеет длину 90 метров и ширину 16 метров - это такой себе лежащий в воде дом под 30 этажей. Каждое может перевезти 4,5 тысячи тонн. Но одновременно можно вести и 4 судна, то есть 18 тысяч тонн зерна! Для того чтобы построить такие машины, понадобится 35 тысяч тонн металла. Эти суда могут ходить как по речкам, так и по морям. Перевозить грузы как в горячую аграрную пору, так и зимой. То, что суда несамонходные, совсем не проблема, утверждает Николай Романчук. Управление всегда можно доставить - это не самый сложный механизм. Тем более что «Нибулон» также строит и покупает 14 буксиров.

Первое судно было спущено на воду еще 11 августа. Его специально испытывали в открытом море, при этом полностью загрузив. Судно экзамен успешно сдало.

#### «ЧЕМ ВЫШЕ УРОВЕНЬ БИЗНЕСА, ТЕМ ВЫШЕ УРОВЕНЬ ПРОТИВОСТОЯНИЯ С ВЛАСТЯМИ»

К слову, о влиянии финансового кризиса. Получить сейчас кредит - проблема, но не для «Нибулона», ибо

# На николаевском заводе родилась «тройня»!



Судам дали названия с трехзначными числами: «Нибулон-001», «Нибулон-002», демонстрируя таким образом, что в планах компании - построить таких сухогрузов еще не одну сотню.

очень высок авторитет компании на мировом рынке как надежного партнера. Банкиры признают Алексея Вадатурского: «Мы уже не работаем как швейцарский хронометр, а вы держите марку, с вами надежно иметь дело!».

Деньги на реализацию этого масштабного проекта дает, в частности, Экспортно-кредитный фонд Дании - под гарантии правительства страны. Прокредитовали 20 миллионов евро со сроком погашения 5 лет. Правительство Дании даже согласилось покрыть страховку по этой финансовой операции на 95%. На эти деньги будет закуплено современное оборудование для элеваторов и речных терминалов - его обязалась вовремя поставить датская компания Cimbrja Unigrain A/S.

Все суда, которые заказало у «Ваден Яркс Океан» предприятие «Нибулон», низкосидящие. То есть, учитывая, что украинские реки достаточно мелкие, суда все равно смогут подойти и загрузиться. Правда, Днепр только за последние пару десятков лет обмелел на метр. Если не провести дноуглубительные работы, суда придется недогружать. Генеральный директор ООО СП «Нибулон» Алексей Вадатурский говорит, что они готовы провести дноуглубительные работы, вложить деньги. Но уже столкнулись с проблемой - государство и само дно не углубляет, и предпринимателям не дает.

- Чем выше уровень бизнеса, тем выше уровень противостояния с властями. Сегодня нас поняли на уровне любой области, нас поддерживают первые лица государства - и президент, и премьер-министр, но мы боремся с чиновничьим аппаратом, Минтрансом и Кабмином, где есть «решалы», которые под видом интереса государства блокируют развитие нашего предприятия, - отмечает Алексей Вадатурский.

Не дают даже углубить дно возле перегрузочного терминала «Нибулона» в Николаеве - хотя земельный участок, который арендует предприятие, и сам причал компании никакого отношения не имеют к территории порта - они даже не граничат. Но надуманных формальностей и леггосударственных закупок «решалы» находят немало, не гнушаясь ни манипуляциями, ни даже фальсификациями правительственных документов, чтобы только не допустить развития такого важного и выгодного для государства,

аграриев, да и самого «Нибулона», проекта. Однако сдаваться ни сам Вадатурский, ни его команда точно не планируют, потому что уверены - это проект, без которого Украина все равно бы не обошлась, предприниматели своими инвестициями только ускоряют естественные процессы, если им, конечно, не мешать.

#### СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ЦЕЛЬЮ

Уникальность флота «Нибулона» в том, что по всей линии Днепра его будут ждать. Будут ждать построенные «Нибулоном» же речные терминалы и элеваторы - самые современные, которые только на первом этапе способны принять 300 тысяч тонн зерна. А после введения всех мощностей смогут принимать вдвое больше.

- Стратегия нашего предприятия такова: где есть производственные подразделения, там строим комплексы по приемке, хранению и перегрузке сельхозпродукции. Там, где мы построили элеватор, мы берем в аренду земельные участки и создаем производственные подразделения. Таким образом, компания приближает свои услуги непосредственно к производителю. Благодаря нашей совместной работе с аграриями на основе доверия они получают справедливую и конкурентную цену, - объяснил свою стратегию Алексей Вадатурский.

Кстати, только на строительство элеваторов пойдет еще 7,5 тысячи тонн отечественного металла. На сегодня украинские аграрии могут сохранить только половину выращенного зерна в элеваторах. Да и то остались эти элеваторы, как правило, еще с советских времен. Сельхозпроизводители, которые работают в центральных регионах - Киевской, Запорожской, Днепропетровской, Черкасской и Полтавской областях, - до сих пор находились в неравных условиях по сравнению с аграриями южных припортовых регионов: пока зерно или масличные довезешь, все уже и стоит дороже. При этом аграрии этих регионов выращивали немало - 15-17 млн тонн зерна в год. Теперь эти сельхозтоваропроизводители смогут меньше денег тратить на доставку за счет дешевизны перевозок по воде.

Наверное, городскому жителю, который может потратить на обед полсотни гривен, тяжело понять, что такое 50-70 гривен дополнительно на каждой тонне зерна, так как горожа-

нин не представляет, сколько усилий необходимо приложить, чтобы вырастить эту тонну пшеницы. Однако для людей, которые кормят хлебом Украину и мир, такая сумма, сэкономленная на доставке, - существенный доход и стимул выращивать больше и качественнее.

- Благодаря удешевлению на 50-70 гривен на каждой тонне транспортных расходов при доставке зерновых и масличных культур в порты экономического эффект для аграриев центральных регионов составит почти 1 млрд гривен! И это без каких-либо дотаций государства. Мы поднимем рынок, потому что и другие производители будут тянуться к более высоким ценам. Мы подсчитали, что по результатам реализации нашего инвестиционного проекта АПК ежегодно дополнительно бу-

дет получать до 4 млрд гривен, - отмечает Алексей Вадатурский.

С другой стороны, наконец-то разгрузятся забытые фурами украинские трассы. Так, только одна баржа «Нибулон» водоизмещением 4,5 тыс. тонн заменит 180 грузовиков или 70 железнодорожных вагонов (это два полных состава)!

Поэтому «нибулоновцы» говорят: строить будут максимально быстро.

- Нужно строить, чтобы чиновники не успели спохватиться и помешать. Для многих это будет шок, многие будут разрабатывать технологии, как нам мешать развиваться. Но они не успеют, потому что мы уже будем везти зерно и работать по новой технологии, - уверен Алексей Вадатурский.

#### ВЗГЛЯД В БУДУЩЕ

На совместном празднике «Нибулона» и «Ваден Яркс Океан» детей было почти столько же, сколько и взрослых участников мероприятия. Пришли и малыши сотрудников, и ребята из четырех подшефных школ. Именно директора этих школ стали тремя «крестными мамами» этих судов и разбили об их борта традиционные бутылки шампанского.

Со дня на день после решения формальностей по регистрации (и тут надо преодолеть бюрократическую машину!) суда будут везти зерно, ожидая остальных «братьев». Дети на празднике - очень символично. «Нибулон» строит не просто флот, не просто терминалы, не просто дает работу родителям этих детей. Этот проект должен сделать так, чтобы у этих школьников в будущем была работа, чтобы они жили в обеспеченной стране, у которой сегодня есть шансы не только оставаться второй по экспорту зерна в мире (после США), но и выйти в будущем на первую позицию.

В дальнейших планах компании - амбициозные транспортные проекты, которые предусматривают использование флота для доставки зерна через Волгу и Каспийское море в Иран, через Черное море в Турцию и Египет, а по Дунаю - в Центральную Европу.

Для украинского флота 24 судна и 14 буксиров - это уже очень много, но Алексей Вадатурский дает своим судам названия с трехзначными числами: «Нибулон-001», «Нибулон-002», демонстрируя таким образом, что в планах компании - построить таких сухогрузов еще не одну сотню.