

Частка зерна в перевезеннях УДП через Рені й Ізмаїл зросла до 81%

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» мобілізувало флот для забезпечення вивезення зерна на експорт з українських портів на Дунаї. Про це розповів в.о. генерального директора Дмитро Москаленко [в інтерв'ю](#) «Портам України».

За його словами, придунайський кластер сьогодні зіштовхнувся з безпрецедентним ростом вантажопотоку. Зростає вартість логістики в цілому, оскільки вантажопотік не йде звичним для мирного часу маршрутом, є ризики по переміщенню вантажів, значні затримки, недостатня пропускна спроможність залізниці й автотранспорту безпосередньо до портів Придунав'я. Це призводить до збільшенні вартості експортної логістики.

На сьогодні порти працюють на рівні своїх існуючих пропускних можливостей, звичайно, перше і основне питання для портів – це наявність флоту під завантаження. Зараз УДП робить усе, щоб забезпечити порти флотом під завантаження. Наприклад, у Рені та Ізмаїлі ми плануємо [продаж фрахту](#) через систему Prozorro, щоб забезпечити рівний і прозорий доступ до фрахтування флоту в умовах його дефіциту. Обсяг експорту через згадані порти максимальний, звичайно за рахунок зростання питомої ваги зерна. Історично, частка зерна у загальних обсягах перевалки цих портів була незначна, а сьогодні вони вимушені переорієнтувати свої потужності під даний вантажопотік. Ми це бачимо і на прикладі наших перевезень, в яких частка зернових зросла з 12% до 81% з початку року”, – зауважив Москаленко.

Курівник УДП нагадав, що пароплавство історично було присутнє на всьому Дунаї. Проте зараз фокус зосереджений на Нижньому Дунаї і на максимізації вивозу експортної продукції з України,

і для цього УДП пішло на досить радикальні кроки, мобілізувавши майже весь флот, котрий знаходився у спотових рейсах на Верхньому і Середньому Дунаї, та направивши його в Україну.

Водночас, перевезення у зворотному напрямку – в імпорті – є незначними і не мають системного характеру, окрім контейнерів.

Для забезпечення значних об'ємів експорту ми змушені йти назад в баласті, щоб швидко брати наступний караван. У даний момент ми намагаємось налагодити контейнерний потік, виділивши під цей вантаж окремий караван. Щодо верхнього і середнього Дунаю, попит на перевезення у зворотному напрямку є, але не на порти Придунав'я. І у нинішній напруженій ситуації з українським експортом залишати там флот буде недоречним", – зазначив Москаленко.

21 лютого Міністерство інфраструктури [призначило](#) Дмитра Москаленка виконуючим обов'язки генерального директора ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП). Посаду генерального директора ПрАТ «УДП» введено згідно нового статуту підприємства.

У квітні 2021 року Міністерство інфраструктури [відсторонило](#) в.о. голови правління ПрАТ «УДП» Олексія Хомякова з посади у зв'язку зі слідством у справі, що стосується спроби передачі барж УДП в управління європейської компанії BSC Business Shipping Company LLC. Обов'язки голови правління УДП виконував заступник голови правління товариства Павло Яценко.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю та морські вантажоперевезення. До складу вантажного річкового флоту входять 75 самохідних та 245 несамохідних суден. Морський вантажний флот представлений сімома суднами дедвейтом 3,3-4 тис. тонн (шість суховантажів типу «Ізмаїл» та один танкер «Десна»). Основу вантажів складає металургійна сировина, що постачається до придунайських країн. Річковий

пасажирський флот компанії представлений теплоходами «Молдавія», «Україна», «Дніпро» та «Волга».

Флот УДП у 2021 році [збільшив](#) перевезення вантажів порівняно з 2020 роком на 3,8% – до 1,37 млн тонн. У тому числі, перевезення річковим флотом УДП минулого року зменшилися на 0,9% – до 1,08 млн тонн.