

Дунай у глибокій кризі: дунайські судноплавні компанії домовились спільно звернутись до влади ЄС!

На минулому тижні у Румунії керівники судноплавних компаній зібрались на 66-у Конференцію директорів дунайських пароплавств. Серед учасників заходу – румунські TTS і NAVROM, болгарське BRP, сербське JRB AD, австрійське DDSG-MAHART та інші.

□ Найважливіше питання – подолання кризи. Через падіння обсягів та фрахтових ставок найбільші учасники ринку працюють у збиток. Фінансові резерви 2023/2022 років вичерпані.

Колеги вважають, що СИТУАЦІЯ НА ДУНАЇ ГІРШЕ НІЖ ПІД ЧАС СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ 2008 року!

👉 □ Проблема не лише у тому, що експорт українського зерна повернувся до портів Одеси. Все значно глибше.

□ По-перше, поступово деградує дунайський промисловий кластер. Високі ціни на енергоносії, посилення екологічних вимог та низький попит вбивають металургію. В Угорщині закrywся ISD Dunafer, у Румунії у складному стану Liberty Galati, Voestalpine у австрійському Лінці зупиняє одну з доменних печей, US Steel в словацькому Кошице використовує лише частину виробничої потужності.

□ По-друге, позиція базового для нас порту Констанца. За 2022-2023 роки з'явилися альтернативні логістичні ланцюги – замість річкового флоту до Констанци клієнти використовують залізницю до інших морських портів ЄС. Наразі 95% контейнерів перевозиться залізницею! Замість того, щоб повертати обсяги, Констанца з наступного року на 20% збільшує тарифи.

□ Як інші пароплавства долають кризу?

□ Починають заморожувати інвестиційні проєкти. Румунські колеги

запланували будівництво 10 нових барж (кожна понад 2 млн євро). Наразі 2 одиниці профінансовано, проєкт призупинений. Словачки інвестували у реконструкцію барж і також зупиняють проєкт.

□Планують скорочувати поточні витрати, апарат. У компаній таких як УДП в центральних офісах працює не більше 50-60 працівників! Дехто заради скорочення зарплатного фонду екіпажів набирає на роботу мігрантів з країн Азії.

□Які перспективи?

Сидіти і чекати завершення кризи є самогубством. Необхідна підтримка дунайської річкової логістики на рівні Євросоюзу. У нас є сильні переваги. Порівняно з автомобільними річкові перевезення на порядок більш екологічні. Не руйнується мережа європейських автодоріг.

ЄС має стимулювати перевезення саме річковим транспортом. Втім, сьогодні на європейському рівні проблематика Дунаю чомусь взагалі не розглядається.

□□За підсумками конференції домовились об'єднатись та спільно напрацювати пропозиції до влади Європейського союзу.