На дні. Владислав Бєлах про те, як Дунай втрачає вантажі, а Констанца марить валом українського зерна і не хоче переглядати ставки

Владислав Бєлах, заступник директора з економіки та фінансів «Українського Дунайського пароплавства»
Джерело фото: «Українське Дунайське пароплавство»
Якщо вам раптом потрібно в бік Ізмаїлу чи Рені, сьогодні дістатись туди не проблема. Зробити це минулого, а тим більше позаминулого року – було задачею із зірочкою. Кілометрові черги з фур до портів, що чекають по декілька днів, аби перевантажитися на баржі чи судна, були буденним явищем. Лише торік по Дунаю перевезли 29 млн т вантажів (у 6 разів більш, ніж до війни), а на самій річці запустили 23 точки перевалки.
Золоті часи Дунаю в минулому. Сьогодні термінали напівпорожні, а флот простоює через відсутність вантажу. Фрахтові ставки впали в рази, але це не допомагає річці повернути вантажі з портів Великої Одеси.
Що чекає річкові перевезення та чи не перетвориться все побудоване на архітектурні пам’ятки? Як настрої у стивідорних компаній? Наскільки впали вантажопотоки в Констанці і чому порт досі не знизив тарифи на свої послуги? Про це ми поговорили з Владиславом Бєлахом, заступником директора з економіки та фінансів «Українського Дунайського пароплавства» (УДП). Також запитали у нього про скорочення штату та інвестицій, і як компанія розраховує на наглядову раду, створення якої гальмується.
Latifundist.com: Яка зараз ситуація на Дунаї?
Владислав Бєлах: Ринок річкових перевезень в глибокій кризі. Обсяги скоротилися в декілька разів. Але проблема навіть не в

обсягах, а в ставках. Ставки також впали в рази.

Багато флоту – мало вантажу. У такий ситуації учасникам ринку треба сідати разом і домовлятись. Але поки що кожен грає у свою гру, як наслідок маємо демпінг, від якого страждають усі. Фрахтові ставки, за якими працює УДП, зменшилися порівняно з минулим роком приблизно на 30%. Але це за рахунок довгострокових контрактів кінця 2023 року та початку 2024-го. В наступному році наша середня ставка теж, думаю, зменшиться на 50%.
Загалом тенденції невтішні. Флот УДП розрахований на роботу великими караванами по 6-9 тис. т. Втім, партії товарів стають меншими. Їх вигідніше експортувати залізницею та автотранспортом. Проблема не лише в зменшенні експорту з України. Дунай глобально стає менш цікавим. Статистка Дунайської комісії вказує на стійке зниження обробки вантажів дунайськими портами.
Latifundist.com: Але цього року ціни гарні на зернові.
Владислав Бєлах: В Україні ми завжди відчували, так би мовити, тиск нового врожаю. Наразі цього не має. Новий врожай не відновив експорт через Дунай.
Latifundist.com: Саме тому ви пішли працювати на Верхній та Середній Дунай?
Владислав Бєлах: Ще в кінці минулого року ми вирішили робити ставку на європейське зерно на Середньому Дунаї. Але сьогодні ринок перевезень з Румунії, Сербії та Угорщини також розбалансований. Трейдери, користуючись профіцитом фрахту, продають на споті. Вони знають, що у будь-який момент знайдеться бажаючий везти. Але якщо ви велика компанія – вам необхідна прогнозованість, планування.
Latifundist.com: Наскільки ці ринки відрізняються від нашого?
Владислав Бєлах: Не сильно відрізняються. Коли є ріст ставок, їм подобаються форварди по фрахту, довгострокові відносини. Як тільки ставки знижуються, вони обожнюють працювати на споті. Єдине, в них своя схема щодо відвантажень з портів. Але ми адаптувались.
Latifundist.com: Там працюєте в прибуток?

Владислав Бєлах: Увесь наш флот працює з прибутком. У нас не має збиткових рейсів. Але цей прибуток не покриває витрат на утримання величезного штату підприємства. Утримання флоту, який не використовується. В цьому ключова проблема.
Latifundist.com: УДП поставило частину флоту у відстій. Скільки у місяць зараз перевозите?
Владислав Бєлах: Значно менше ніж минулого року. Ми б могли збільшити обсяг, але принципово не хочемо брати рейси, які не рахуються.
Latifundist.com: Який відсоток займає зерно у структурі перевезень?
Владислав Бєлах: До 40% місячного об’єму нам дають саме зернові.
Latifundist.com: Як на вас вплинуло падіння рівня води?
Владислав Бєлах: В напрямку Констанци ми вантажимо зараз 7,8 тис. т замість 9 тис. т.
Latifundist.com: Під час поїздки по «сухих портах» на західних кордонах нам розповідали, що Констанца досі марить об’ємами і ставками, які були у 2022 році. Порту важко змиритися з тим, що треба ставати більш гнучкішим і змінювати свою тарифну політику. Є таке?
Владислав Бєлах: Це дійсно так. З 2022 року порт підняв портові збори, але зараз вантажопотік там упав, за останніми даними, на 43%, а ціни залишилися на минулому рівні.

Імпорт, який йшов через Констанцу, зараз переорієнтувався на порти Копер (Словенія), Равенна (Італія). Частина товару пішла на Гданськ. Щоб повернути ці вантажі потрібен час. А для цього починати треба зі здешевлення послуг.
У нас, наприклад, зараз немає імпорту в Констанці, яким би ми могли завантажити свій флот і відправити на Верхній Дунай. Ось в чому проблема.
Самостійно на порт ми вплинути ніяк не можемо. Тут потрібна консолідація зусиль всіх учасників ринку.

Наші послуги – фрахт плюс перевалка – так. Але коли клієнт бачить дисбурсмент , то відмовляються йти в Констанцу.

Latifundist.com: Це ви зараз про імпорт з Констанци. А що по експорту?
Владислав Бєлах: Та ж сама історія.
Latifundist.com: А в плані сервісів, хто зручніший?
Владислав Бєлах: Одеські порти більш гнучкі та ефективні з операційної точки зору. Так кажуть клієнти. Можливо, Констанці все ще не можуть пробачити 2023 рік, коли простої сягали 20-30 днів і більше. В Одесі немає додаткових витрат і операційних проблем.
Latifundist.com: Все одно не зрозуміло, чому Констанца не йде на поступки, адже, як ви говорите, порт втратив майже половину вантажопотоку.
Владислав Бєлах: Можливо, висновки будуть зроблені після того, як вони побачать результати маркетингового року і просідання обсягів. З нашої практики, рішення там приймаються не швидко. Там була зміна керівників порту. Всі ці фактори впливають.
Latifundist.com: Повернемось до аналогії з «сухими портами». Деякі перевалки кажуть, що через відтік зерна на чорноморські порти їх перспектива – робота в радіусі 200 км. І то за умови власного трейду. Чи не прийдуть до цього оператори на Дунаї, типу все, забули 2022-2023 роки, наша географія – Бессарабія.
Владислав Бєлах: Ви маєте рацію, що майбутнє «сухих портів» працювати в режимі елеваторів, мати власний трейдинг і продавати самостійно на умовах DAP. Але власники «сухих портів» трейдери-професіонали, які поєднують торгівлю зерном і логістику. УДП – виключно логістична компанія. Запускати трейд – це змінювати профіль діяльності.
Latifundist.com: Ну і враховуємо, що ви державна компанія.
Владислав Бєлах: Так. Але ми почали залучати міжнародних трейдерів, які б могли використовувати наші потужності по перевалці, поєднані з фрахтом, і експортувати зерно до Констанци. Тим паче, більшість трейдерів мають представництва в Румунії. На жаль, трейдери наразі не мають чітких планів та програм експорту з Придунав’я або країн ЄС.
Latifundist.com: Що саме вони вам говорять?
Владислав Бєлах: Що не бачать перспектив. Працюють за принципом: змогли щось купити – експортували. Не змогли –

робота на паузі. В цьому році Бессарабія сильно постраждала через спеку, врожай нижчий. Обсяг товару знизився.

Трейдери не мають великої зацікавленості будувати програму з Дунаєм, бо в самих криза ліквідності.
Latifundist.com: На цьому фоні «НІБУЛОН», який принципово збирається возити по Дунаю, видаються самітниками.
Владислав Бєлах: «НІБУЛОН» на відміну від багатьох мислить стратегічно. Але щоб цей проєкт мав перспективу – потрібно покращення умов в Констанці та знижка на перевезення залізницею до Ізмаїлу. Тобто необхідна підтримка держави.
На наш погляд, претендувати на таку підтримку реально, якщо йдеться про перевезення вантажів «НІБУЛОНУ» саме українським державним флотом. «НІБУЛОН» вже використовує декілька баржевих караванів УДП. Якщо б держава нас підтримала, ми б разом залучити інших трейдерів та аграріїв, та створили стабільний альтернативний експортний канал.

Latifundist.com: У липні УДП скоротив більше 270 працівників плавскладу, в Ізмаїлі це це спричинило чималий резонанс. Місцева влада забила на сполох, центр зайнятості шукає способи, як пом’якшити наслідки масового звільнення. Що у вас відбувається?
Владислав Бєлах: Будь-який бізнес, коли на ринку криза, оптимізує витрати, щоб вийти на беззбитковість. Ми заморозили всі інвестиційні програми крім модернізації флоту, бо кошти на модернізацію є цільовими згідно постанови Кабміну. Ми запропонували міністерству зміни до фінплану, щоб нарешті продати десятки одиниць флоту, який знаходиться у відстої і не має перспектив. Але майже півроку фінплан не погоджували. Тому іншого вибору не має. Без скорочень обійтись на можливо, бо наразі на персонал, якщо не враховувати експлуатацію флоту, припадає 70% витрат.

Кадрова реформа була так чи інакше потрібна, бо у нас сотні людей не виходили в рейси навіть, коли їм пропонували. Ми запровадили контракти – є бажання працюй, не має не працюй. А просто рахуватись у штаті, щоб отримувати якісь соціальні

виплати та бронювання для відстрочки від призову – це не правильно. Місцева влада, обласна влада – з усіма у нас є контакт, всі чудово розуміють нашу ситуацію.

Latifundist.com: Яких саме працівників вже звільнили?
Владислав Бєлах: Більша половина – це люди пенсійного віку, які отримали вихідну компенсацію за роки своєї роботи в УДП. Звільнили тих, хто працює в інших компаніях, а у нас лише рахується. Хто за рік був у рейсах декілька тижнів. Це не масштабне скорочення. Звичайно, багатьом це не сподобалось – у них був вільний графік, матеріальна допомога і соціальні виплати.
Latifundist.com: Через звільнення у вас виник конфлікт з профспілкою, яка не погоджує скорочення штату.
Владислав Бєлах: Два роки ми жили з первинною профспілкою душа в душу. Ми в декілька разів збільшили середню зарплату на підприємстві. Відновили виконання статей колдоговору. Фінансували діяльність профспілки. Коли почалась криза, ми надали профкому обґрунтування необхідності скорочень. Показали, люди не працюють, але отримують зарплату. Все по процедурі. Нам сказали – ні, ми проти будь-яких скорочень під час війни. А дальше, як хочете… Це конструктивна позиція? Так виникли ці листи, які розсилала профспілка.
Наразі ми домовились почати, як кажуть, з чистого аркуша. Подивимось, що з цього вийде. Я людина з бізнесу та гратись у популізм не хочу. Профспілка не буде замість нашої команди керувати компанією, вирішувати, кого мені брати на роботу, кому яку встановлювати зарплату.
Всі процедури щодо скорочень ми максимально витримуємо. Колектив чудово бачить ситуацію і розуміє, що відбувається. Коли ми могли утримувати таку кількість людей, ми це робили. Тепер ми об’єктивно на це не має ресурсів. Наша задача до кінця року забезпечити беззбитковість підприємства. Зауважу, що у нас є декілька профспілок – офіційна первинна профспілкові організація, яка входить в Чорноморську профспілку, та інші громадські організації, які невідомо кого представляють.

Latifundist.com: Маємо на увазі саме її.
Владислав Бєлах: Так звана незалежна профспілка перетворилась на рейдерів, які вигадують фейки та за гроші замовляють проти нас публікації у ЗМІ. Сама організація не має законних підстав висувати вимоги. За законом, якщо є 2-3 і більше профспілок, то вони мають сформувати спільний представницький орган і, виходячи з цього, вести діалог з роботодавцем.
Latifundist.com: На якій стадії зараз перемовини з первинною профспілкою? Дійшли до якогось спільного знаменника?
Владислав Бєлах: Створена робоча група. Буквально за день до нашої з вами розмови, ми провели зустріч з первинною профспілковою організацією, під час якої запропонували бачення оптимізації штату в компанії. Вони визнали, що керівництво має право на проведення скорочень. Підписаний протокол.

Нарада за участі представників профкому УДП та галузевої Профспілки робітників морського транспорту України. Фото: УДП
Latifundist.com: Назвіть 2-3 основних пункти з цього протоколу.
Владислав Бєлах: По-перше, вводимо мораторій на найм нових людей. По-друге, пропонуємо людям пенсійного віку, а таких у нас 371 чоловік, велику вихідну допомогу за вислугу років. Лише за останній місяць виплатили 11 млн грн звільненим людям.
Latifundist.com: Компанія перейшла на 6-годинний робочий день — це також результат домовленостей з профспілкою?
Владислав Бєлах: Так, цей пункт погоджений з профспілкою. Плюс певну кількість персоналу, яка зараз не задіяна в перевезеннях та адміністративній роботі, відправити у відпустку за власний рахунок на три місяці.
Альтернативи Дунаю немає. Треба посилювати ППО і працювати — Дмитро Москаленко
Читати також
Latifundist.com: Ви сказали, що модернізація флоту на припиняється?
Владислав Бєлах: Якщо ми не модернізуємо флот, у компанії взагалі не залишиться перспектив. Єдиний шанс — працювати сучасним флотом, який суттєво менше споживає палива, який не

треба по півроку ремонтувати. Фінансування цього поки не зупиняємо, оскільки у нас є зобов’язання перед Кабміном. У цьому році він нам зменшив частку дивідвентів, які ми повинні відрахувати у бюджет, але за умови, що ці кошти підуть на модернізацію флоту. Ми також планували залучати фінансування Міжнародної фінансової корпорації (IFC). Майже рік за сприяння IFC ми проводимо трансформацію УДП в прозору компанію з міжнародною фінансовою звітністю.
Latifundist.com: Що вже зробили?
Владислав Бєлах: Переоцінку вартості активів компанії, яка до цього взагалі ніколи не проводилася. Посилили контроль, наприклад, як зробили відеонагляд на суднах та об’єктах, систему моніторингу за витратами палива. Оцифровуємо всі склади та вводимо нову програму бухгалтерського обліку. Це допоможе нам стати компанією західного зразка. Оцінку, наскільки ефективно проводиться трансформація, даватиме IFC. Комплексна перевірка ще триває.
Latifundist.com: Компанія також неодноразово заявляла, що доступ до міжнародного фінансування затримує відсутність наглядової ради. Чи зрушило питання з місця?
Владислав Бєлах: Наглядова рада так і не була створена, хоча ми планували, що в серпні цього року вона запрацює.
Latifundist.com: Що гальмує цей процес?
Владислав Бєлах: Номінаційний комітет, який ніяк не може затвердити критерії та призначити конкурс.
Latifundist.com: Кого хочете бачити в наглядовій раді?
Владислав Бєлах: Це повинна бути рада професійних людей з високою експертизою у сфері перевезень, морської та річкової логістики, які б своїм досвідом і зв’язками, правильним лобі допомагали укріплювати УДП позиції на ринку перевезень. Критерії ми розробили спільно з IFC, бо у них є цей досвід. Наглядова рада має вміти вирішувати стратегічні питання.

Latifundist.com: Але ж створення наглядової ради – це ще й додаткові витрати, а ви говорите, що змушені зараз оптимізувати штат та ставити на паузу інвестиційні проєкти.
Владислав Бєлах: Так, це додаткові витрати. Але ми готові

зменшити фонд оплати праці керівного складу (переглянути свої умови), щоб утримувати наглядову раду.
Для нас дуже важливо, щоб у компанію прийшли професіонали з великим досвідом. Згадайте, як свого часу наглядова рада «Нафтогазу» організувала імпорт європейського газу. Вона тоді вирішувала величезний спектр задач.
Latifundist.com: В Україні досі присутня ностальгія за минулим. Багато хто згадує, наприклад, як у нас працювало 200 цукрових заводів. Хоча декілька сучасних потужних заводів сьогодні ладні забезпечити не тільки внутрішній ринок, а й зовнішній. Та ж Європа квотує поставки нашого цукру. Чи потрібно УДП хапатися за минуле, продовжувати ототожнювати себе з потужним флотом та ремонтувати з року в рік судна, які вже перетворилися на металобрухт?
Владислав Бєлах: Ви абсолютно праві. Дехто на місцевому рівні нас постійно намагаються порівнювати з радянськими пароплавством, яке фактично мало монополію на перевезення по Дунаю. Сьогодні компанія працює на дуже конкурентному ринку. Щоб вижити, вже недостатньо бути просто ефективним та прозорим.
Треба позбутись неліквідних, непрофільних активів, які вимивають кошти, оптимізувати штат. УДП в тому вигляді, який він був завжди, не витримає конкуренції. Нашому акціонеру – міністерству, час приймати рішення – або підтримується наш антикризовий план, компанія позбувається зайвого і працює. Або обираємо шлях не реагувати. Як наслідок параліч управлінських рішень дуже скоро призведе до паралічу підприємства.
Костянтин Ткаченко, Наталія Родак, Latifundist.com
https://latifundist.com/interview/789-na-dni-vladislav-byelah-pro-te-yak-dunaj-vtrachaye-vantazhi-a-konstantsa-marit-valom-ukrayinskogo-zerna-i-ne-hoche-pereglyadati-stavki