Ставки фрахту, перевалка, демереджі: яким буде 2023-й рік для Дунаю

Владислав Бєлах, заступник директора з економіки та фінансів «Українського Дунайського пароплавста»

Після закриття морських портів у березні минулого року аграрії почали експортувати свою продукцію через Дунай. Вантажопотік через цей регіон зріс в декілька разів. Зросли простої, а з ними і демереджі. Вже у серпні, після відкриття «зернового коридору», частина трейдерів повернулася до роботи у портах Великої Одеси. Здавалося б, на Дунаї повинні були поменшати черги. Однак через інспекції у Босфорі, які сповільнюють роботу «зернового коридору», попит на перевалку у Дунайських портах знову почав збільшуватися.

Ми запитали у заступника директора з економіки та фінансів «Українського Дунайського пароплавства» Владислава Бєлаха, яка наразі ситуація на Дунаї. Скільки часу потрібно, щоб розвантажити баржі на терміналах у Констанці? Як можна зменшити ці простої? Що з цінами на фрахт, бо багато хто з учасників ринку відмовлявся працювати з Дунаєм саме через захмарну ціну фрахту суден.

Також Владислав Бєлах розповів, чому не бачить сенсу в інвестиції у флот тих, хто цим не займався, у якому стані перебуває інфраструктура Придунав'я, про тиск на компанію у зв'язку із встановленням системи відеофіксації та скандал з угорською дочкою УДП.

Latifundist.com: Чи правда, що через затримку росіянами інспекцій в зерновому коридорі, ринок знову ринувся на Дунай?

Владислав Бєлах: Дійсно, затримки за часом дуже тривалі. Обсяг

перевезень знизився. Як для аграрних вантажів, які прямують через Одесу, так і через Сулину. Не виключаю, що цей фактор частково підтримає річкові перевезення баржами до Констанци. Хоча розвантаження барж на терміналах у Констанці також здійснюється з затримкою від 15 до 30 діб. Ситуація краще не стала.

Всім потрібно зрозуміти, що Констанца – морський порт, перевагу віддавали та віддають морякам у розрізі пріоритету постановки до причалів.

Latifundist.com: А як же ваш проєкт з перевалкою борт-борт? Ви заявляли, що це мінімізує демереджі на Дунаї.

Владислав Бєлах: Проєкт успішно працює. Інвестиції у комплекс з перевалки окупилися за два місяці. І це ми ще не вийшли на проєктну потужність, перевалюємо поки що на рівні 30-40 тис. т щомісяця. Завантажуємо в Кілії, доставляємо в Констанцу, де завдяки нашим партнерам – компанії TTS одразу перевантажуємо зерно на морське судно за принципом «прямого варіанту». В цей спосіб ми уникаємо простоїв на вивантаження в порту Констанци, що зменшує не тільки витратну частину для наших фрахтувальників, а й збільшує баржообіг і, як наслідок, ефективність роботи флоту в цілому.

Треба наголосити, що ми не розглядаємо нашу перевалку як єдину для цієї логістичної моделі. Нікого силоміць не змушуємо. Клієнти можуть обирати будь-яку перевалку за їх бажанням.

Насправді ми дуже зацікавлені у збільшенні кількості точок, з яких ми скоріше можемо вантажити каравани для «прямого варіанту». Але більшість наших клієнтів все ще використовує стару схему – з Рені та Ізмаїлу до терміналу Констанци.

Latifundist.com: Чому?

Владислав Бєлах: Трейдери частково компенсують фермерам демередж або за рахунок ціни, або як вартість простою. Умовно – довше час очікування – трохи вища ціна. Це психологічно

заспокоює, проте з економічної точки зору, на мій погляд, проблему не вирішує.

За «прямим варіантом» суттєво менший строк доставки вантажів до кінцевих споживачів. Але в жодному разі ми не ставимо питання про заміщення. Це вибір клієнта. Робимо наголос на альтернативній логістичній моделі, яка створює для власника вантажу нові можливості.

Latifundist.com: Чому ж тоді власники вантажу обирають традиційну логістику?

Владислав Бєлах: Фермери, на жаль, не звикли вирішувати питання організації морського фрахту і експортних продажів. Цим завжди займалися трейдери. Проте поступово все більше учасників ринку стають послідовниками нашої логістичної філософії *(сміється – ред.).*

Я завжди, ще до роботи в УДП, казав, що українським виробникам потрібно вчитись вибудовувати власні експортні логістичні ланцюги. Інакше розвитку не буде. Це стосується і УДП: якщо не створювати комплексні логістичні моделі, флот не буде конкурентноздатним.

Latifundist.com: В чому вигода УДП від перевалки борт-борт?

Владислав Бєлах: Ми взагалі не зацікавлені стояти! Демереджі не компенсують наші недоотримані прибутки. Як я вже казав, ми зацікавлені у плановій, стабільній роботі за умовою, що наш флот швидко обертається. Від цього залежить зростання обсягів перевезених вантажів, який є другим показником після прибутковості. Щоб каравани рухалися чітко за графіком, вчасно ставали під завантаження/розвантаження.

Наша модель – з Кілії на морське судно у Констанці – ідеальна з цієї точки зору. До речі, ці погляди поділяють і наші давні партнери в ДП «Ізмаїльский МТП». Як і ми, вони зацікавлені у постійному і прогнозованому задіянні причалів, навантаженні барж. В єдиному графіку, який жорстко виконуються без простоїв

чи відтермінувань. Не виключаю, що найближчим часом ми з ними реалізуємо спільні проєкти, які наразі обговорюємо.

Latifundist.com: Учасники ринку нарікали на захмарні ставки фрахту по Дунаю. Як вони змінювалися у вас протягом року? Скільки складають наразі?

Владислав Бєлах: Щодо ставок, то після запуску «зернової ініціативи» вони коливаються в досить вузькому діапазоні. На рівні €30/т для важкого зерна.

Ми ніколи не штовхали ставки вгору, не розганяли ринок, як хтось помилково вважає. УДП переглядало ставку відповідно до ситуації на ринку. А як по-іншому? Продавати вдвічі дешевше, щоб хтось спекулював на нашому фрахті? Але ми ніколи не були і не є зацікавлені у споті, навіть якщо він демонструє занадто високі ставки.

Хочу, щоб бізнес нас почув! Нам потрібні системні вантажопотоки, власники вантажу, довгострокові контракти на перевезення. Ми прибрали практику роботи з посередниками, відчуження флоту в інтересах третіх осіб сьогодні неможливі. Ми завжди це казали і продовжуємо далі дотримуватися цієї політики.

Latifundist.com: Українські компанії почали будувати та розвивати власні термінали в дунайських портах. А чи інвестує український бізнес в приватний флот?

Владислав Бєлах: Флот це навіть не термінал! Флот – це велика і складна історія. Одна агарна компанія минулого року взяла в оренду 3-4 баржі, щоб нібито бути логістично незалежною. Питання, що ви будете з баржами робити? А буксирна тяга, екіпажі, а технічне обслуговування, матеріальне забезпечення? Так, великі гравці з великим досвідом, як «НІБУЛОН», звісно, будуть намагатися створити повністю власну логістику. Але це шлях однозначно не для всіх. Жодного сенсу не бачу в інвестиціях у флот для тих, хто цим не займався. Краще приходьте до нас *(сміється – ред.)*.

Latifundist.com: А щодо вас, скільки флоту ви здатні завантажити роботою?

Владислав Бєлах: Можемо вдвічі збільшити тоннаж – з 200 до 400 барж. Я завантажу їх роботою. Це міф, що на Дунаї немає достатньої кількості вантажів. Його роками створювали люди, які мали на меті грабувати та знищувати УДП.

Latifundist.com: Скільки вашим флотом перевезено аграрних вантажів за рік?

Владислав Бєлах: Експортних агарних вантажів УДП перевезло понад 1 млн т. Враховуйте, що це результат фактично за 9 місяців, адже в березні нам довелося передислоковувати флот з Середнього на Нижній Дунай.

Це дуже добрий результат, враховуючи, що раніше УДП майже не займалося експортом зернових, а також умови, в яких нам довелося працювати. Це і шалені черги на розвантаження у Констанці, і рекордне по тривалості мілководдя, і, як наслідок, менше завантаження. В авральному режимі в квітні-травні ми шукали і закуповували метал, ремонтували флот, якого катастрофічно не вистачало, вводили в експлуатацію баржі і збільшували тим самим власну провізну спроможність.

Latifundist.com: Наскільки реально дійсно запустити модернізацію УДП? Багато років були лише розмови.

Владислав Бєлах: Цілком реально, ми б хотіли це зробити одразу, але коли навколо руїни, флот по 10-15 років гниє у причалів, потрібен підготовчий етап. Процес запущений, чекаємо на остаточні пропозиції, експертизи.

Latifundist.com: А гроші?

Владислав Бєлах: В минулому році УДП отримало понад мільярд гривень прибутку. Плануємо направити ці кошти в розбудову флоту. І одночасно співпрацювати з міжнародними фінансовими донорами. Всі погоджуються з тим, що Україні потрібен потужний

річковий флот на Дунаї, щоб розвивати економічну інтеграцію з країнами ЄС. На сьогодні Дунайский шлях стає більш привабливим, тому що не має бар'єрів для доступу українських товарів на ринки ЄС.

Latifundist.com: На які вантажі, крім зерна, може робитись ставка у майбутньому?

Владислав Бєлах: Давайте одразу визначимо: зерно – це стратегічне завдання держави. Ми альтернативний канал експорту. Допоки агресор у Чорному морі, для України зберігаються ризики. Тому частина флоту має бути зарезервована за цим напрямом.

Але ж залишається Середній Дунай. Наприкінці минулого року ми уклали контракт з HBIS Serbia на 500 тис. т Розглядаємо запуск програм по аграрним вантажам. Зокрема, шротовою програмою. Нам це пропонували виробники ще навесні минулого року, але тоді просто не було такої можливості. Тепер є. Якщо порівнювати вартість логістики із Західним кордоном – ми виграємо.

Latifundist.com: Чого зараз найбільше не вистачає інфраструктурі Придунав'я? Нові термінали нібито з'явились…

Владислав Бєлах: Наразі я б зазначив нестачу складських приміщень. Відключення електроенергії призводять до того, що завантаження відбуваються у рваному ритмі. Тому потрібно більше можливостей для накопичення і зберігання вантажу. Ми також в цьому зацікавлені, щоб зменшити ризик простою флоту.

Latifundist.com: Владиславе, ви не типовий менеджер для держкомпанії. Як вам працюється у державному секторі?

Владислав Бєлах: Я в УДП не перетворився на чиновника і скажу твердо, не збираюся. Ми робимо все, щоб не бути класичною з точки зору неефективності держструктурою з її бюрократією, необоротністю, незацікавленістю у кінцевому результаті. Спитайте у будь-кого на ринку: УДП на рівні керівництва не має корупції, не має «відкатів», не має компаній-«прокладок». Це

складно уявити, але навіть в період рекордних ставок не існувало «вторинного ринку» фрахту УДП. Хоча бажаючих отримати преференції було чимало.

Ми сьогодні сервісні, гнучкі, готові йти назустріч і пропонувати клієнтам комплексні рішення. Режим максимального сприяння бізнесу і діалогу. Але працюємо лише «в білу» і на користь підприємства.

Звісно, існує і своя специфіка управління держпідприємством. Величезна кількість процедур, погоджень та перепогоджень. Іноді це може мати катастрофічні наслідки. Наприклад, якщо б весною ми чекали, не зняли флот з Середнього Дунаю, не запустили ремонти, а застрягли у процедурах погодження, то підприємство не досягло б і половини наявних результатів.

Latifundist.com: Нещодавно виник скандал навколо нардепа Миколи Тищенка. До цього «депутатська група», яку він очолює, влаштувала рейд по дунайських портах. Дунай – ринок, де всі один одного знають. Що ви думаєте з приводу цієї історії?

Владислав Бєлах: Давайте без прізвищ. Скажу єдине. До нас ходило і буде ходити багато впливових людей і не тільки. З різних структур. Ходили до міністерства. Відповідь була однакова – умови для всіх єдині. Це принципова позиція, якої і керівництво галузі, і ми дуже чітко дотримуємося.

Latifundist.com: Ви заявили, що на керівництво компанії здійснюється тиск у зв'язку з встановленням системи відеофіксації. Це дійсно так?

Владислав Бєлах: Наведу вам простий приклад. Ми запровадили правило, що будь-яка несправність чи поломка судна має проходити фотофіксацію. Одразу кількість заявок на ремонти значно зменшилась! Вже нікому не треба ремонтуватись? Тобто роками подавалися фіктивні заявки не ремонти, матеріали списували, або ремонтували нашими матеріалами сторонні судна. Як вам?

Я про крадіжки палива вже не кажу. Ми розворушили це корупційне кубло, з якого годувалися, будемо відверті, і деякі правоохоронці. Тепер нам погрожують справами, погрожують, що ніхто за таких умов не захоче працювати – всі так звикли красти, що одразу звільняться. Але шляху назад не буде. Цього року і ремонті бази, і флот, і підмінний екіпаж – всі будуть з відеонаглядом.

Latifundist.com: Минулого року ви звільнили менеджмент угорської дочки УДП через намагання вивести активи компанії. Чи перезапустили цей філіал?

Владислав Бєлах: Всіх негідників звільнили, порушено ряд кримінальних справ за кордоном, з відповідальністю в Україні трохи складніше, бо ніхто в Україну повертатися не поспішає.

По будівлі УДП в центрі Будапешта всі сумнівні рішення зупинені, і по ним в тому числі триває кримінальне слідство.

Щодо невигідної угоди на продаж – тривають суди. Щодо орендарів – всі обліковані, всі сплачують орендну плату. Наводимо лад, ремонтуємо енергомережі. Наші представництва сьогодні працюють набагато ефективніше. Займаються справами – агентуванням, вирішують питання з екіпажами, забезпеченням, закупівлею запчастин. По дочірнім компаніям триває комплексний аудит. Наша мета – структура УДП має бути прозорою і у кожного має бути зрозумілий функціонал.

Latifundist.com: Приватизували «Усть-Дунайськ», як щодо УДП?

Владислав Бєлах: УДП сьогодні – це стратегічний актив, потужний національний перевізник на Дунаї. Якщо держава готова бути ефективним власником, то безумовно має зберігати контроль за активом.

Безумовно, ми зацікавлені у стратегічних інвестиціях і стратегічному партнерстві. Але водночас чітко бачимо потенціал збільшення інвестиційної вартості активу. Саме тому спочатку акціонеру було запропоновано завершити етап перезавантаження

компанії, формування прозорої корпоративної структури, створення довгострокової бізнес-моделі (саме цим наразі займаємось). І вже після цього вивчати доцільність та розглядати можливість залучення інвестора.

Не виключаю, що з часом УДП буде і сама здатна купувати профільні активи і судноплавні компанії на Дунаї. Давайте ще подивимось!

Костянтин Ткаченко, Наталія Родак, Latifundist.com