

УДП припускає можливість продажу пасажирського флоту

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) розглядає різні варіанти подальшої долі свого пасажирського флоту, включно з продажем суден. Про це повідомила прес-служба УДП.

З 2014 року пасажирські перевезення стабільно завдають пароплавству збитки. Навіть рекордний обсяг перевезень у 2018-2019 роках призвів до такого ж рекордного зростання витрат (паливо, зарплати, технічне обслуговування тощо), в результаті сума збитків залишилася приблизно на тому ж рівні – орієнтовно 30 млн грн за сезон. За підсумками 2022 року пасажирський сегмент згенерував 25 млн грн збитку.

Зазначається, що загалом на дотації «пасажирам» за минулі роки витрачено понад €8 млн. За ці кошти підприємство, наприклад, могло побудувати 25 SLG барж.

Наразі флот УДП налічує чотири пасажирські теплоходи – «Дніпро», «Волга», «Україна», «Молдавія» та прогулянковий теплохід «Євгеній Косяков», які перебувають у відстої. «Молдавія» та «Україна» – у Лінці в очікуванні рішення щодо постановки на ремонт на завод ÖSWAG. Утримання суден на час стоянки становить близько €10 тис. на місяць на судно. Більш старі «Дніпро» та «Волга», які взагалі не користуються попитом у фрахтувальників, знаходяться в Ізмаїлі та використовуються як житло для наших приїжджих працівників, адже винаймати житло у місті з огляду на наплив переселенців далеко на всім по кишені”, – розповідає заступник генерального директора з експлуатації флоту УДП Руслан Скрябін.

УДП ніколи самотійно не займалося оперуванням пасажирським флотом. Для цього потрібно отримати ліцензію туроператора, щоб відкрити свою турагенцію, розвивати свою мережу продажу квитків, напрацьовувати базу даних клієнтів, налагоджувати

співпрацю з місцевими туроператорами і таке інше. Тому пароплавство завжди домовлялося про співпрацю з фрахтувальником – оператором круїзних турів.

У 2022 році були сподівання, що туристичний ринок нарешті оговтається від локдаунів, спричинених епідемією коронавірусу. Можна було підняти ставки фрахту та вийти на беззбиткову роботу. Але навігація 2023 року взагалі не склалася.

Останні роки постійним фрахтувальником флоту УДП виступала компанія BigXtra Touristik, яка входить до FTI Group, чия основна діяльність – туристичний та готельний бізнес. Але в 2022 році у BigXtra змінилося керівництво, і рішення про навігацію на 2023 рік не приймалося аж до 30 листопада. Лише на початку зими, посилячись на погану кон'юнктуру ринку, компанія запропонувала зафрахтувати на 2023 рік лише одне судно. Це при тому, що в круїзному бізнесі контракти на наступний рік зазвичай укладаються ще в червні.

Розглядались інші пропозиції, наприклад, від компанії Donau Touristik, але вони відмовились від фрахту, адже не встигали продати тури. Ситуацію погіршувало те, що «Україна» та «Молдавія» потребують капітального ремонту для отримання класу Регістру на наступні п'ять років. За попередніми оцінками, це обійдеться УДП в суму не менше €800 тис. Адже за останні п'ять років у ремонт пасфлоту майже нічого не вкладалося.

Відповідно до вимог Регістру судноплавства України, треба провести повний огляд технічної частини та корпусу. Теплоходи потребують підняття на сліп з вимірюванням залишкових товщин корпусу, та заміною ділянок з невідповідною товщиною металу. Також треба провести огляд гвинтульового комплексу та підрулюючого пристрою, щоб уникнути поломок та подальшого виходу судна з експлуатації, що може спричинити зрив зобов'язань і виплату стягнення фрахтувальнику та компенсації туристам.

Вочевидь, співвідношення витрат і доходів, які може принести

пасфлот, не є рівноцінним. Тому сьогодні активно розглядаємо різні варіанти подальшої долі пасажирського флоту. Як один з варіантів, запропонувати Німеччині, Австрії, Угорщині, Словаччині використовувати теплоходи під житло в рамках програми підтримки українських біженців. Вже проведено попередню роботу, є компанії, які підтвердили свою зацікавленість у цьому напрямі. За сумою дохід може бути рівноцінним фрахту за круїз за низькою фрахтовою ставкою. Але знову ж таки виникає питання – наскільки тривалими можуть бути ці програми, адже ми продовжуємо нести витрати, навіть коли теплоходи знаходяться у відстої. Що ми будемо робити з теплоходами через декілька років, коли нам їх повернуть у стані, який не дозволяє подальшу експлуатацію”, – говорить Скрябін.

В УДП зазначають, що ця ситуація не унікальна. Інші судноплавні компанії також опиняються перед складним вибором, що роботи зі старим флотом, перевезення яким з багатьох причин стають нерентабельними. В таких випадках пасажирські судна перетворюють на плавучі готелі, казино, ресторани.

За словами заступника генерального директора УДП, окупити інвестиції у €800 тис. при наявних ставках фрахту неможливо. В кращому випадку, за умови роботи як мінімум трьох суден, флот зможе вийти на беззбиткову роботу. Але через деякий час у ремонти та оновлення потрібно буде знову вкладати чималі кошти. Жодний бізнес, жодне підприємство не може собі такого дозволити.

Як один із можливих варіантів – це спробувати провести відкритий конкурс серед фрахтувальників на 2024 рік. Якщо результати виявляться незадовільними – ставити питання про можливий продаж суден. Для підприємства набагато вигідніше отримати декілька мільйонів євро та посилити вантажний флот, який працює з великим прибутком, позбувшись активу, що генерує та буде генерувати лише збитки.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю.

Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами. Основу вантажів у 2022 році складають зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

Компанія у 2022 році [збільшила](#) перевезення вантажів порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» [одержало](#) понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.