

Проведення Конференції для підтримки підприємців та підприємств, потерпілих внаслідок війни на тему: «Перспективи захисту прав українських підприємців та підприємств на відшкодування шкоди, завданої внаслідок розв'язання і ведення агресивної війни росії проти України»

Шановні колеги!

Український союз промисловців і підприємців (УСПП) разом з
Благодійним фондом

«Міжнародний рух за права потерпілих внаслідок російської
агресії» висловлює Вам свою повагу та інформує про те, що **30
березня 2023 року (четвер)** планується проведення Конференції
для підтримки підприємців та підприємств, потерпілих внаслідок
війни на тему: **«Перспективи захисту прав українських
підприємців та підприємств на відшкодування шкоди, завданої
внаслідок розв'язання і ведення агресивної війни росії проти
України»** за участі представників експертів проєкту «Юридичні

Сили України».

Для розгляду та обговорення пропонуються такі питання:

- Як українському бізнесу реалізувати своє право вимоги про відшкодування шкоди до агресора та його пособників?
- Чому важливий статус потерпілого в умовах ведення агресивної війни РФ проти України для іноземців та іноземств. . . .
- Алгоритм дій для отримання статусу потерпілого.
- Особливості обґрунтування правової позиції потерпілого з права вимоги (кредитора) до агресора та його пособників.
- Судові експертизи, необхідні для обґрунтування права вимоги.
- Чому звернення до національних судів є більш актуальними, ніж до міжнародних?
- Чи вплине прийняття нового Закону від 23.02.2023р. IX-2923 «Про компенсацію за пошкодження та знищення окремих категорій об'єктів нерухомого майна внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією російської федерації проти України, та Державний реєстр майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією російської федерації проти України» на відновлення прав українського бізнесу?
- Формування першочергових завдань для адвокації інтересів підприємців та підприємств, як потерпілих внаслідок війни, в органах центральної влади України та на міжнародному рівні.

Конференція відбудеться у форматі online (Zoom).

Початок о 12.00, орієнтована тривалість – 2 години.

Посилання для приєднання (ідентифікатор та пароль) буде надіслано на **e-mail**, вказаний під час попередньої реєстрації, яка здійснюється за посиланням:
<https://forms.gle/03pseWpxz5DXBv8Z8>

Запрошуємо Вас до участі!

Контакти для отримання довідкової інформації: тел. моб. +38 0954188050, e-mail: lpg.human.rights@gmail.com Наталія Целовальніченко

З повагою,

Президент УСПП,

Співголова Національної тристоронньої

соціально-економічної

ради

А.К.Кінах

УДП поверне майже втрачений плавкран

ПрАТ «Українське дунайське пароплавство» (УДП) поверне собі унікальний плавкран, який п'ять років тому віддали приватній одеській компанії. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Плавкран СПК-1/35 для Дунайського пароплавства був побудований у 1985 році в Угорщині. Це справжній велетень довжиною майже 40 метрів, водотоннажністю 1224 тонн, вантажопідйомністю 35 тонн. Потужність головного двигуна – 530 кВт. Знайти на Дунаї

аналогічну за параметрами техніку досить складно.

Плавкран використовувався для робіт на сліпі зі сліповими візками, або з великими вантажами 10 і більше тонн, які не могли обробляти берегові крани. У 90-ті роки кран працював навіть в якості дизель-генератора, забезпечуючи електроенергією декілька цехів заводу! У 2018 році в УДП вирішили, що плавкран заводу більше не потрібний та віддали його в оренду ТОВ «Гідробудмеханізація» з міста Одеса. Кран перегнали до одеського порту», – написав Москаленко у Facebook.

Ставка оренди спочатку складала \$300 на добу – як за звичайний автокран на базі вантажного автомобіля. У перший же рік експлуатації компанія заборгувала УДП приблизно \$20 тис. Проте з орендаром продовжували співпрацю. На початку 2022 року екскерівництво УДП уклало з «Гідробудмеханізацією» черговий договір, за яким орендар заборгував вже майже 1 млн грн.

Строк дії договору сплинув ще 30 червня, проте ані заборгованість, ані сам кран нам не повертають. Позов про стягнення заборгованості розглядається у Господарському суді Одеської області. Наша задача – забрати плавкран та перегнати його в Ізмаїл», – повідомив Москаленко.

Він наголосив, що транспортування такого об'єкту є дуже недешевою операцією. Проте потужний плавкран є однією із умов модернізації сліпу Кілійського заводу, а також дає можливість виконувати певні операції (наприклад, зняття кришок баржі) без використання портальних кранів. Він може застосовуватися також для перевалки зернових.

Тобто роботи для СПК-1/35 вистачить: для підприємства значно вигідніше самостійно оперувати краном ніж здавати його в оренду. Тому витрати на передислокацію абсолютно виправдані. Ба більше, будемо наполягати на компенсації цих витрат колишнім орендарем», – підсумував керівник УДП.

Перегін буде виконуватися з Одеського порту через річку Дунай

до порту Ізмаїл. Проєкт із забезпечення разового перегону плавкрану розроблений проєктно-конструкторським бюро пароплавства.

Фото: facebook.com/pratudp

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 самостійно 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, посилаючись 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 гвинтурульового комплексу та підрулюючого пристрою, щоб уникнути поломки 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.
