

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.

Україна отримає від EMSA обладнання для ліквідації забруднень у портах

Європейська агенція з безпеки мореплавства (EMSA) надасть спеціалізоване обладнання для ліквідації забруднень в акваторіях українських морських портів.

Як повідомила прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), угода про безоплатну передачу обладнання підписана у четвер, 23 березня, у межах проекту «Безпека

мореплавства, безпека та захист морського середовища в регіонах Чорного та Каспійського морів» (BCSEA II). Підписання цієї угоди – результат перемовин, які тривали протягом 2022 року.

Ми дуже вдячні Європейській агенції з безпеки мореплавства за підтримку та сподіваємося на подальшу співпрацю. Адже в нас одна ціль – запобігання потенційних ризиків екологічних катастроф, які можуть мати транскордонний вплив внаслідок забруднень акваторій морських портів. Надане обладнання для локалізації та ліквідації забруднень значно оновить та підсилить наші засоби для реагування на забруднення у Чорному морі”, – наголосив під час підписання угоди заступник голови АМПУ Андрій Крейтор.

У свою чергу директорка EMSA Маїя Маркович Костелац наголосила на важливості подальшої продуктивної співпраці з АМПУ у межах проєктів, які реалізуються агенцією.

Підписання угоди відбулося у головному офісі EMSA у місті Лісабон. Україну представляли заступник голови з операційної діяльності АМПУ Андрій Крейтор, начальник Одеської філії АМПУ Максим Лапай та начальник відділу екологічного менеджменту апарату управління АМПУ Владислав Долинський.

Фото: usra.gov.ua

[УДП](#) намагається повернути

ліхтери з незаконної оренди

За результатами звернення ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) правоохоронці відкрили кримінальне провадження щодо незаконного привласнення суден пароплавства, що перебувають у порту «Південний». Про це повідомила прес-служба УДП.

В минулі роки у керівництва УДП була звичка роздавати флот в оренду, щоб вже ніколи його не повертати. Так, ще у 2013 році пароплавство вирішило передати 8 ліхтерів компанії «Сісайд (Україна)» з порту «Південний». Для внутрішньопортових перевезень та накопичення зернових вантажів. Ставка фрахту – сміхотворні \$40 на добу (наразі ринкова ставка фрахту від \$140). Оплачувався лише час, коли ліхтер перебував в експлуатації. Обліком робочого часу займався сам фрахтувальник. Фрахтувальник гарантував, що після завершення договору поверне ліхтери та оплатить буксирування з порту «Південний» до порту Ізмаїл. Договір завершився наприкінці 2013 року... Ліхтери все ще у «Південному», – вказала прес-служба.

У 2022 році пароплавство спробувало зв'язатися з компанією «Сісайд (Україна)», щоб дізнатися про місцезнаходження та технічний стан ліхтерів. Було домовлено щодо строків та умов їх повернення, адже ліхтери потрібні УДП для будівництва барж SLG.

Керівництво фрахтувальника нібито і не проти повернення суден. Але в наявності, як виявила перевірка, не всі ліхтера. Крім того, хто компенсує УДП чималі витрати на передислокацію?" – наголосили в УДП.

У цьому зв'язку пароплавство звернулося до Господарського суду Одеської області з позовом про повернення майна. Триває судовий процес.

Також було спрямовано правоохоронним органам повідомлення про незаконне відчуження майна держпідприємства. За цим зверненням відкрито кримінальну справу.

Будемо домагатися стягнення з фрахтувальника витрат за перебазування флоту до Ізмаїлу. А також вирішення питання зі зниклими ліхтерами”, – підсумували в УДП.

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.

**Євгеній Ігнатенко. Видачу
Послужних книжок моряка (ПКМ)**

Відновлено.

Послужну книжку моряка наразі можна отримати в будь-якому з сервісних центрів «Моррічсервісу», за такими адресами:

- м. Одеса, вул. М. Грушевського, 39-є;
- м. Київ, вул. Преображенська, 23;
- м. Ізмаїл, вул. Свято-Нікольська, 50.

Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства Євгеній Ігнатенко у Facebook

Необхідні документи для отримання послуги за посиланням:
<https://morrichservice.marad.gov.ua/.../posluzhna-knizhka...>

.

Увага! Наразі, ПКМ оформлюється тільки за особистим зверненням моряка.

[Моррічсервіс](#)

Концесіонер порту «Ольвія» QTerminals планує залишитись на українському ринку

Катарська QTerminals, яка взяла у концесію морський порт

«Ольвія» у Миколаєві, має намір продовжувати працювати на українському ринку попри те, що порт не функціонує.

Про наміри QTerminals розповів представник України з питань Близького Сходу та Африки Максим Субх в інтерв'ю [Укрінформу](#). Субх поінформував, що під час візиту до Катару мав зустріч з директором QTerminals.

«Хочу відзначити, що катарська сторона, попри те, що порт не функціонує, зберегла робочі місця для українських працівників і продовжує повністю виплачувати заробітну платню і дбати про людей. Керівник QTerminals також наголосив, що катарська сторона не має наміру виходити з українського ринку. Наразі вона використовує одне з положень договору про настання форс-мажорних обставин, а після того, як сплине визначений термін його дії, налаштована на його продовження», – повідомив Субх.

Він додав, що катарська сторона вірить у перспективність цього проєкту і бачить необхідність залишатися тут, у тому числі аби допомогти українцям, які у разі виходу компанії з ринку можуть просто втратити роботу.

«Окрім того, ми дуже серйозно на рівні уряду і компаній поговорили з катарською стороною необхідність залучення миколаївських портів, в тому числі «Ольвії», до Чорноморського зернового коридору, і звернулися з проханням апелювати до ООН і турецької сторони, аби натиснути на росію і змусити погодитися на це», – проінформував спецпредставник України з питань Африки й Близького Сходу.

Субх також повідомив, що Катар зараз вивчає низку українських проєктів, окрім того, українська сторона готує додаткові пропозиції для Катару в контексті повоєнного відновлення України.

