

Дунай у глибокій кризі: дунайські судноплавні компанії домовились спільно звернутись до влади ЄС!

На минулому тижні у Румунії керівники судноплавних компаній зібрались на 66-у Конференцію директорів дунайських пароплавств. Серед учасників заходу – румунські TTS і NAVROM, болгарське BRP, сербське JRB AD, австрійське DDSG-MAHART та інші.

□ Найважливіше питання – подолання кризи. Через падіння обсягів та фрахтових ставок найбільші учасники ринку працюють у збиток. Фінансові резерви 2023/2022 років вичерпані.

Колеги вважають, що СИТУАЦІЯ НА ДУНАЇ ГІРШЕ НІЖ ПІД ЧАС СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ 2008 року!

👉 □ Проблема не лише у тому, що експорт українського зерна повернувся до портів Одеси. Все значно глибше.

□ По-перше, поступово деградує дунайський промисловий кластер. Високі ціни на енергоносії, посилення екологічних вимог та низький попит вбивають металургію. В Угорщині закrywся ISD Dunafer, у Румунії у складному стану Liberty Galati, Voestalpine у австрійському Лінці зупиняє одну з доменних печей, US Steel в словацькому Кошице використовує лише частину виробничої потужності.

□ По-друге, позиція базового для нас порту Констанца. За 2022-2023 роки з'явилися альтернативні логістичні ланцюги – замість річкового флоту до Констанци клієнти використовують залізницю до інших морських портів ЄС. Наразі 95% контейнерів перевозиться залізницею! Замість того, щоб повертати обсяги, Констанца з наступного року на 20% збільшує тарифи.

□ Як інші пароплавства долають кризу?

□ Починають заморожувати інвестиційні проєкти. Румунські колеги

запланували будівництво 10 нових барж (кожна понад 2 млн євро). Наразі 2 одиниці профінансовано, проєкт призупинений. Словаки інвестували у реконструкцію барж і також зупиняють проєкт.

□Планують скорочувати поточні витрати, апарат. У компаній таких як УДП в центральних офісах працює не більше 50-60 працівників! Дехто заради скорочення зарплатного фонду екіпажів набирає на роботу мігрантів з країн Азії.

□Які перспективи?

Сидіти і чекати завершення кризи є самогубством. Необхідна підтримка дунайської річкової логістики на рівні Євросоюзу. У нас є сильні переваги. Порівняно з автомобільними річкові перевезення на порядок більш екологічні. Не руйнується мережа європейських автодоріг.

ЄС має стимулювати перевезення саме річковим транспортом. Втім, сьогодні на європейському рівні проблематика Дунаю чомусь взагалі не розглядається.

□□За підсумками конференції домовились об'єднатись та спільно напрацювати пропозиції до влади Європейського союзу.

Вперше документи за моряка отримала довірена особа через Дію

Довірена особа вперше отримала кваліфікаційні документи за моряка. Її уповноважили на отримання документів через портал державних послуг Дія.

Моряк отримав свідоцтво фахівця за допомогою уповноваженого через портал Дія, повідомив голова Адміністрації судноплавства Євгеній Ігнатенко.

Представник завітав за кваліфікаційними документами моряка до Адміністрації судноплавства в Києві, без допомоги нотаріусів.

Як моряку обрати представника через портал Дія?

1. Моряк подає заяву на присвоєння звання або підтвердження кваліфікації на порталі Дія. У заяві зазначає запитувальні дані про особу, яку наділяє повноваженнями отримувати виготовлені, за результатами розгляду заяви ДККМ, кваліфікаційні документи замість моряка.

2. Якщо представник отримав на електронну пошту повідомлення з QR-кодом – це означає, що кваліфікаційний документ готовий для видачі у місці, яке було зазначено в заяві.

3. Для отримання кваліфікаційних документів в Адміністрації судноплавства представнику необхідно мати при собі документ, який посвідчує його особу, талон на отримання відповідної послуги, а також повідомлення з QR-кодом, отримане електронною поштою.

Раніше USM повідомляв, що моряки тепер можуть призначити довірену особу онлайн у Дії

Майже 500 тисяч євро на рік!

Це різниця у витратах немодернізованого та модернізованого вантажного річкового судна. У розрахунку брались до уваги витрати палива, мастила, роботи з технічного обслуговування, запчастини, середня кількість рейсів, які можуть виконуватись обидвома суднами за рік.

□□Під час робочої поїздки на ÖSWAG мав змогу особисто переконатись у перевагах модернізованого Karitan Antypov над старим флотом УДП. Якщо зазвичай декілька членів екіпажу годину займаються запуском головних двигунів, на Karitan Antypov вони запускаються через хвилину після натискання кнопки.

Представники ÖSWAG переконують, що про ремонти можна забути.

Двигуни Mitsubishi надзвичайно надійні, що підтверджує досвід модернізації пасажирського флоту. Karitan Anturov зможе працювати у режимі нон-стоп, припиняючи роботу лише для планового технічного обслуговування.

□Автоматизації управління, надійність та економічність обумовлюють значне скорочення витрат на експлуатацію. Вже за декілька років роботи Karitan Anturov зможе повернути вкладені інвестиції.

У ÖSWAG кажуть, що проєкт перевершив всі очікування. Сьогодні Karitan Anturov – найбільш сучасне вантажне річкове судно на Дунаї, нова візитівка австрійської верфі. Австрійські партнери вважають, що адаптуючи флот під новий європейський стандарт ES-TRIN, інші дунайські суднохідні компанії неодмінно скористаються нашим досвідом.

□Важливий результат поїздки: ÖSWAG погодився піти на зустріч по деяким питанням, що стосуються умов контракту. Тож проєкт продовжується, Karitan Anturov готується вирушати в Ізмаїл. Тим часом в роботі вже друге судно, над яким спільно працюють українські та австрійські команди фахівців!

Офіційна інформація про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram

**Олексій Кулеба представив
нового голову Державного
агентства відновлення та
розвитку інфраструктури**

України

Ним став Сергій Сухомлин. Відповідне рішення було ухвалене Кабінетом Міністрів України у п'ятницю, 27 вересня.

<https://mtu.gov.ua/news/35968.html>Вице-прем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад та територій України Олексій Кулеба під час представлення голови Держагентства з відновлення сказав, що для України важливо, щоб і Міністерство, і Держагентство з відновлення працювали в одному напрямку – як на центральному рівні, так і в роботі з регіонами.

«Сьогодні Україна долає такі виклики, як ніколи раніше. Тому посада керівника Агентства – це складний і відповідальний вибір. Впевнений, що саме це призначення дасть конкретні результати, бо люди очікують від нас саме цього – результату. В рамках громади це може бути відбудова будинку, в рамках регіону – конкретна програма, а в рамках держави – чітка візія та стратегія, яку будуть підтримувати всі наші партнери», – сказав Олексій Кулеба.

Новопризначений очільник Держагентства з відновлення Сергій Сухомлин зазначив, що пріоритетом у його роботі стане гасло «будувати краще, ніж було», а основні зусилля він зосередить на посиленні енергонезалежності держави, захисті критичної інфраструктури, а також будівництві житла для внутрішньо переміщених осіб.

«Нам потрібно вчасно і швидко працювати над відновленням країни, а також швидко працювати над захистом критичної інфраструктури. “Шахеди” не будуть чекати, поки ми побудуємо захист. Тому перед нами зараз стоять оперативні, тактичні задачі, а також стратегічні – маємо планувати не лише на рік-два, але і на 10-15 років наперед», – сказав Сергій Сухомлин.

До призначення на посаду голови Держагентства з відновлення Сергій Сухомлин обіймав посаду мера міста Житомир. Його було

обрано міським головою 2015 року і переобрано на цю посаду на виборах 2020 року.

<https://mtu.gov.ua/news/35968.html>

БОЛЕЕ 250 ДЕЛЕГАТОВ ИЗ 150 КОМПАНИЙ 20 СТРАН

📍 Руководство «Белгород-Днестровского морского торгового порта» официально представило предприятие на международной конференции “Черноморско-Каспийский логистический форум 2024: коридоры, грузы, инфраструктура”, который состоялся в Баку 17-19 сентября.

📌 Ключевые вопросы конференции:

📌 новые возможности для развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (Средний коридор),

📌 развитие морских портов и терминалов в регионе; адаптация мощностей к новым грузам,

📌 новые тенденции в правовых вопросах, страхование рисков.

📌 Средний коридор рассматривается как мощная альтернатива традиционным морским путям, которые уже используются на протяжении многих лет.

📖 Это уже вторая международная конференция, в которой обсуждалась роль и значение «Белгород-Днестровского порта» в логистике между Азией и Европой.

📌 И если на первой конференции о предприятии знали только несколько участников, то на второй – более половины делегатов.

No insights to show

