

Ставки фрахту з портів Великої Одеси до Середземномор'я знизилися

Наразі на причорноморському ринку спостерігається помірно слабкий попит на зернові з України.

Фрахт суден типу «хендісайз» із глибоководних портів Одещини до східного Середземномор'я знизився на 2 USD/т – до 18-20 USD/т. Про це повідомили в УЗА.

Така ж тенденція спостерігається у транспортуванні агропродукції до східного узбережжя Італії, куди відповідні ставки знизилися до 20-22 USD/т. Ставки фрахту до Іспанії також знизилися на 1 USD/т – до 22-24 USD/т. Ставки на транспортування зернових до Тунісу коливаються на рівні 23-25 USD/т.

Загалом дисбаланс зберігається в усіх сегментах ринку, що дозволяє фрахтувальникам диктувати свої умови. Окрім ставок на «хендісайзи» ситуація погіршилася для власників барж.

Так, гравці ринку змушені йти на додаткові поступки фрахтувальникам через обмежену кількість замовлень з портів Дунаю. Ставки на баржі для перевезення кукурудзи з Рені чи Ізмаїла до Констанци знизилися на 1 EUR/т – до 10 EUR/тонна. Водночас фрахт на транспортування насіння соняшнику до Русе/Сілістри здешевшав на 2 EUR/т – до 16 EUR/т.

Натомість фрахт «панамаксів» із портів Великої Одеси до південного Китаю та Бангладеш залишається на рівні 50-52 USD/т. Ставки на транспортування до південного В'єтнаму становлять 46-47 USD/т.

Фрахт «костерів» з портів Дунаю до Мармари та східної Греції тримається в межах 17-19 USD/т та 20-21 USD/т відповідно. Зрушень у напрямку східного Середземномор'я не спостерігається – ставки тримаються на рівні 22-24 USD/т. Ставки фрахту до східного узбережжя Італії та Іспанії – 26-28 USD/т і 28-30

USD/т відповідно. Фрахт до ізраїльських портів тримається у межах 29-30 USD/т.

Нещодавно USM писав, що за останній рік із портів Великої Одеси вийшли майже 2300 суден.

Друге судно УДП готують до модернізації в Австрії

Розпочались підготовка до модернізації другого судна «Українського Дунайського пароплавства» – теплохід вже прибув на верф у місто Лінц, Австрія.

Про це повідомила пресслужба УДП, опублікувавши відповідне відео.

«Унікальний караван з трьох теплоходів серії “Kapitan Antypov” прибув до Лінцу. Стартувала підготовка до модернізації першого із трьох суден. Демонтується старе обладнання», – зазначили в компанії.

В УДП також нагадали, що перше судно Kapitan Antypov вже майже завершило модернізацію – наразі закінчується встановлення додаткового обладнання, а самі нові двигуни вже встановлені.

«Планувалось, що вже цього року до фінансування проекту долучаться міжнародні донори. Всі необхідні умови у межах компетенції підприємства виконуються за графіком. Але пробуксовка із наглядовою радою УДП затримує процес ухвалення рішення щодо зовнішнього інвестування. Важливо пришвидшити формування наглядової ради», – резюмували в УДП.

Раніше в УДП вже повідомляли, що Україна ризикує зірвати програму фінансування модернізації.

Перший екіпаж на контрактній основі сформували в УДП

На Середній Дунай вирушив черговий караван із залізорудною сировиною.

«Команда наполовину «контрактники». Пароплавство цього року оптимізувало штатну чисельність плавскладу, натомість членам екіпажів запропонована робота за контрактом», – зазначили в УДП.

За такою моделлю оплата стає більше – вихідні за час рейсу компенсуються за подвоєною ставкою окладу.

Першочергово, контракт запропонували екс-працівникам пароплавства. Перший контрактний екіпаж складається виключно з плавскладу УДП.

«Тож оптимізація – це перехід до нового формату трудових відносин. Максимально прозорий і справедливий. Так працюють всі на Дунаї – є вантаж, є робота, є оплата», – йдеться у повідомленні.

Сьогодні рівень оплати плавскладу в УДП наближений до приватних компаній, якщо враховувати гривневий оклад плюс компенсацію за вихідні, а також менш виснажливий режим праці (у приватників часто на судні у цілодобовому режимі працює по два судноводія, в УДП – троє).

«Сьогодні пароплавству складно. Але ми цінуємо всіх, хто готовий працювати. Не затримуємо зарплату, платимо те, що обіцяли. Пропонуємо різні формати співпраці – але виключно прозорі та ринкові. І відступати від цих принципів ми не збираємось», – підкреслили в компанії.

Антикризові заходи УДП підтримані на рівні профільного міністерства.

Антикризові заходи УДП підтримані на рівні профільного міністерства.

Вчора відбулась важлива нарада у Міністерстві інфраструктури, ініційована Дунайським пароплавством.

Обговорено поточний стан справ, подальші плани розвитку, шляхи збереження дунайського експортного логістичного напрямку.

Ситуація на Дунаї об'єктивно складна, фрахтові ставки на мінімумі, аграрний експортний потік переорієнтувався на порти Одеси.

Найбільші учасники ринку річкових перевезень скорочують витрати: призупиняють деякі інвестиційні проекти, оптимізують штат.

Пароплавство також вимушено вдаватись до антикризових заходів. На всіх рівнях є цілковите розуміння обґрунтованості цих кроків.

Також є розуміння, що навіть у кризу УДП важливо продовжувати модернізацію флоту.

Десятиріччями підприємство лише проїдало старий ресурс. Нарешті у пароплавства є історичний шанс на сучасний флот.

Під час наради обговорювалось питання змін до фінплану щодо списання та реалізації суден, які роками перебувають у відстої. Здебільшого це металобрухт, що економічно не доцільно відновлювати. Баласт, який вимиває обігові кошти підприємства.

Позиція колег однозначна. Баласту треба позбуватись. Очікуємо, що процес реалізації буде негайно розблоковано. Держава отримає податки та дивіденди, наш Кілійський завод – робочі місця, флот УДП – додатковий обсяг перевезень.

Дунайська логістика перебуває у фокусі уваги профільного міністерства. Ми вдячні нашому акціонеру за підтримку.

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

В Україні залучають 50 млн євро на відновлення портів

Уряд ухвалив рішення, яке дозволить залучити 50 млн євро на ремонт та розвиток портової інфраструктури.

Про це повідомив прем'єр-міністр України Денис Шмигаль.

У п'ятницю, 2 серпня, уряд ухвалив рішення, яке дозволить залучити 50 млн євро підтримки від ЄС на ремонт та розвиток української портової інфраструктури.

Прем'єр-міністр наголосив, що ще один напрямок допомоги аграріям – це логістика.

«Ключове тут – це робота українського морського коридору. Це стало можливим завдяки успіху наших Сил оборони в Чорному морі, завдяки програмам підтримки експорту, завдяки страхуванню воєнних ризиків», – зазначив посадовець.

Нагадаємо, за 11 місяців роботи українського морського коридору вантажообіг портів Великої Одеси склав 60 млн тонн. З них 40,6 млн тонн – зернові вантажі, які відправили до 46 країн світу.
