

УДП розробляє нові лінії для роботи на Середньому Дунаї

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) має намір повернути на Середній Дунай частину флоту, який був передислокований на інші маршрути для забезпечення експорту аграрної продукції в умовах закриття морських портів, та починає розробляти нові лінії перевезень. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Після початку війни майже увесь флот Дунайського пароплавства був передислокований на Нижній Дунай. Півроку ми забезпечували експорт аграрної продукції в умовах закриття морських портів. На даний час ситуація з відвантаженням врожаю вже не є критичною – з серпня успішно працює «Зернова ініціатива». Тому сьогодні ми розглядаємо можливість повернення частини караванів на Середній Дунай”, – написав Москаленко у Facebook. За його словами, там не менш гостро відчувається дефіцит флоту. По-друге, для УДП стратегічно важливо зберегти сильні позиції на всій протяжності Дунаю.

Наш перспективний проект з будівництва нових барж та модернізації тяги передбачає, що пароплавство розвиває різні сегменти вантажних річкових перевезень та працює з широкою номенклатурою вантажів. Це єдиний шлях до масштабування бізнесу УДП”, – наголосив керівник пароплавства.

Нові лінії, скоріш за все, будуть пов’язані з доставкою залізничної сировини для металургійного виробництва у європейських країнах. У зворотному напрямку до Констанци планується доставляти зерно.

Ми бачимо велику зацікавленість з боку фрахтувальників і вже запустили підготовчий процес. Відправка перших караванів уверх по Дунаю може відбутись вже наступного місяця”, – поінформував Москаленко.

За його словами, повернення флоту на Середній Дунай відбудеться за двох умов. Перша – судна обов’язково мають бути обладнанні системами онлайн-моніторингу та відео-контролю. Друга – маршрути від початку і до кінця чітко сплановані та прораховані. Лише в такому випадку УДП гарантує високу ефективність використання флоту, яку підприємство

демонструвало останні півроку, наголосив його керівник. Москаленко повідомив також про покращення ситуації на Нижньому Дунаї після підняття рівня води. Водночас, залишається фактор перевантаженості порту Констанца, що суттєво перешкоджає динаміці обороту флоту. Але ми продовжуємо працювати з нашими міжнародними партнерами над розвитком альтернативних варіантів перевалки. Впевнений, що «зерновий шлях» з портів українського Придунав'я у найближчий час не втратить актуальності», – підсумував він. ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю та морські вантажоперевезення. До складу вантажного річкового флоту входять 75 самохідних та 245 несамохідних суден. Морський вантажний флот представлений сімома суднами дедвейтом 3,3-4 тис. тонн (шість суховантажів типу «Ізмаїл» та один танкер «Десна»). Основу вантажів складає металургійна сировина, що постачається до придунайських країн. Річковий пасажирський флот компанії представлений теплоходами «Молдавія», «Україна», «Дніпро» та «Волга». Флот УДП у 2021 році збільшив перевезення вантажів порівняно з 2020 роком на 3,8% – до 1,37 млн тонн. У тому числі, перевезення річковим флотом УДП минулого року зменшилися на 0,9% – до 1,08 млн тонн.

У порту «Усть-Дунайськ» доцільно розвивати рейдову перевалку – керівник УДП

Морський порт «Усть-Дунайськ» доцільно розвивати як порт рейдової перевалки на морські судна, що дозволить на рівних конкурувати з сусідами за вантажопотоки на Дунаї, не будучи прив'язаними ані до морських портів інших країн, ані до суднохідних каналів. Таку думку висловив в.о. генерального директора ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) Дмитро Москаленко у авторській колонці на «Економічній

правді».

За його словами, перспектива збільшення вантажних перевезень пов'язується з каналом Суліна, оскільки саме через нього морські судна можуть заходити до українських портів на Дунаї. Але прохід каналом контролює Румунія. Канал працює лише вдень, кількість лоцманів обмежена.

Що заважає працювати вночі, ходити караванами, встановити додаткові сигнальні вогні? На мій суб'єктивний погляд, розвиток Суліни для сусідів не є пріоритетом. Робиться ставка на розвиток власних портів – наприклад, Констанци, яка цього року значно збільшила обороти саме завдяки українським вантажам. Це природньо: всі країни мають власні економічні інтереси», – пише Москаленко.

Як зазначає керівник УДП, Україна має власне «вікно» з Дунаю у Чорне море – гирло Бистре. Одна з ідей полягає у тому, щоб провести масштабне днопоглиблення з гирла Бистрого до Ізмаїлу – тобто зв'язати глибоководним каналом наші річкові порти з морем. Втім, між гирлом та Ізмаїлом досить велика відстань. І цей проект потребуватиме чималих коштів.

Крім того, за його словами, деякі колеги з європейських дунайських структур «натякають, нібито екологічні організації, м'яко кажучи, не в захваті від цього проєкту», що може у перспективі ускладнити його.

Ми пропонуємо альтернативу. В Україні є занедбаний порт Усть-Дунайськ, потенціал якого недооцінений. У порту є зовнішня акваторія, де можна приймати морські судна. Акваторію реально поглибити з 10 до 14 метрів, щоб завантажувати навіть Рапатах. Наша пропозиція – зв'язати порти Рені та Ізмаїл річковим флотом з зовнішнією акваторією порту «Усть-Дунайськ», де проводити рейдову перевалку», – зазначив Москаленко.

За його словами, сухоходом доставляти вантажі в цей порт складно – немає під'їзних шляхів. Але на зовнішньому рейді можливо здійснювати перевалку борт в борт з барж на морські судна. За його словами, в Усть-Дунайську є причали, на яких зручно переформатовувати річкові каравани.

Історично Усть-Дунайськ якраз використовувався для розвантаження ліхтеровозів. Це велетенські судна, які перевозили маленькі баржі, які потім буксирами тягнули уверх по річці. Створивши «плавучий» порт в Усть-Дунайську», – зауважує керівник УДП.

Таким чином, на думку Москаленка, Україна зможе на рівних

конкурувати з сусідами за вантажні потоки на Дунаї, не будучи прив'язаною ані до морських портів інших країн, ані до суднохідних каналів.



ПІВРОКУ РОБОТИ НОВОЇ КОМАНДИ УДП!

Цього тижня виповниться півроку, як у пароплавстві нова команда менеджерів. Старт нашої роботи майже збігся з початком війни. Довелося «з коліс» реанімувати роботу компанії, яка майже зупинилася під тягарем боргів. А ще займатися розселенням та евакуацією біженців, спільно з військовими та прикордонниками блокувати гирло Дунаю, захищаючись від імовірного російського десанту.

Це був неймовірно важкий час. Але ми вистояли. І перемогли.

Було прийнято єдине правильне рішення докорінно змінити традиційну схему роботи. Ми зупинили рейси на Верхньому та Середньому Дунаї. Мобілізували 90% флоту на Нижній Дунай для експорту аграрних вантажів із портів Придунав'я в морські порти Румунії та Болгарії згідно зі стратегічним завданням МІУ.

Отримали документи та запустили в роботу 35 барж, що тривалий час знаходилися у відстої. Почали ремонтну програму. Провізна спроможність флоту зросла більш ніж на третину!

Була скорочена тривалість рейсу та збільшені до ринкових ставки фрахту. У підсумку – надходження пароплавства зросли у 7 разів!!!

Завдяки зростанню виручки:

Погашені основні борги, які сягали суми понад 7 млн. євро. Більше немає ризиків зупинки флоту, бункерування переведено на передплату

Заборгованість із зарплатні морякам у нашій дочірній компанії погашена у повному обсязі

Повернуто фінансову допомогу АМПУ у розмірі 40 млн грн.

Запущено масштабну програму ремонтів флоту: за 6 місяців через ремонти пройшли понад 150 одиниць флоту

Відновлена соціальна програма: отримали матеріальну допомогу всі наші ветерани, відновлені статті колективного договору щодо виплат матеріальної допомоги працівникам

З перших днів нашою ціллю було зробити УДП не просто ефективною та прибутковою, але й максимально прозорою компанією з «нульовою» корупцією. За цей час:

Обраний ринковий механізм формування тарифів: працюємо напряму з агарними та іншими виробниками, запобігши появі «кишенькових» компаній-посередників

Флот УДП обладнується системою моніторингу даних, яка в режимі реального часу відслідковує місцезнаходження судна, швидкість, витрату палива

Запроваджена нова система оплати праці: екіпажі мотивовані “в білу” заробляти більше

Закупівлі відбуваються прозоро на конкурсній основі

Зблокована спроба вкрати нашу будівлю в Будапешті

Дуже приємно відзначити позитивні відгуки колег з Міністерства інфраструктури, наших міжнародних партнерів, бізнес-асоціацій щодо роботи пароплавства під час війни.

Нещодавно зі мною підписаний довгостроковий контракт. Це дає можливість чітко бачити перспективу, планувати розвиток та рухатись до затверджених цілей.

Наші подальші плани на коротко- та середньострокову перспективу у тезах:

Запустити власний стивідорний напрям (активна підготовча робота вже триває)

Збільшити кількість барж до 220-225 і, відповідно, провізну спроможність флоту

Завершити програму обладнання флоту УДП системою моніторингу даних

Запустити систему онлайн-диспетчеризації флоту з можливістю приймати управлінські рішення у випадку відхилення судна від рейсового завдання

Сформувати економічно ефективну для УДП модель роботи пасажирського флоту

В ремонтній програмі віддавати перевагу капітальному відновленню суден, що надалі значно скоротить час простою флоту

Перезавантажити структуру компанії, позбавитись від непрозорих та неконтрольованих дочірніх підрозділів, створити чітку вертикаль управління

Підготувати УДП до залучення інституційних інвестицій від міжнародних донорів, що дозволить закупити нові баржі та обладнати буксири сучасними двигунами

У довгостроковій перспективі наша мета – перетворити УДП в сучасну та конкурентоздатну логістичну компанію міжнародного зразка. Стати флагманом дунайської логістики, яка об'єднує Україну з країнами ЄС. Розширити діяльність на Дніпро, який, віримо, буде повністю звільнений від ворога.

Ми взяли потужний старт, і я бажаю усім нам, усій нашій команді зберегти високу мотивацію і динаміку змін.

Дмитро Москаленко,
Генеральний директор ПрАТ “УДП”.

Зустріч керівників Асоціації портів України «Укрпорт» з головою Профспілки працівників морського транспорту Чорноморського морського порту С.О.Бризгаловим

Сьогодні, 8 вересня 2022 року, відбулася робоча зустріч Президента Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крука та Генерального директора Асоціації «Укрпорт» О.С.Лесніка з Головою Комітету із соціальної політики Асоціації портів України «УКРПОРТ», головою Профспілки працівників морського транспорту Чорноморського морського порту С.О.Бризгаловим.

Під час зустрічі було обговорено питання підготовки проведення засідання Ради та загальних зборів членів Асоціації портів України «Укрпорт».

Сергій Бризгалов розповів керівникам Асоціації про соціально-економічну ситуацію в порту, забезпечення портовиками порту Чорноморськ завантаження суден «зернового коридору» та роботу профспілкової організації з надання гуманітарної допомоги портовикам, що була організована Асоціацією портів України «Укрпорт».

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

<https://t.me/UKRPORT>

Заступнику міністра інфраструктури України Юрію Васькову присвоєно державну нагороду: Орден «За заслуги» II ступеня

Президент України Володимир Зеленський з нагоди Дня Незалежності надав низку державних нагород.

Зокрема, в указі від 23 серпня 2022 року Орден «За заслуги» II ступеня присвоєно заступнику міністра інфраструктури Юрію Васькову.

Асоціація портів України «Укрпорт» вітає Юрія Юрійовича Васькова з високою державною нагородою та бажає подальших успіхів у діяльності на благо збереження та розвитку морської галузі України.

Президент Асоціації портів України «УКРПОРТ»

Ю.Б. Крук

Генеральний директор Асоціації портів України «Укрпорт»

О. С. Леснік

