

У Дунайській комісії засудили атаки РФ по портах України

Під час засідання робочої групи з технічних питань Дунайської комісії представник України проінформував партнерів про терористичні дії РФ.

Протягом 9-10 жовтня у Будапешті відбулося засідання робочої групи з технічних питань Дунайської комісії. Про це повідомили у пресслужбі АМПУ.

Засідання розпочав голова української делегації – заступник очільника АМПУ Дмитро Барінов. У своєму виступі представник України проінформував 10 країн-учасниць про наслідки терористичних обстрілів Росією портів Одещини.

Голова робочої групи Моніка Патрікі та Генеральний директор Секретаріату Дунайської комісії Манфред Зайтц підтримали виступ голови делегації України та рішуче засудили акт агресії РФ.

Нагадаємо, напередодні країна-агресор завдала ракетного удару по порту Чорноморськ. Внаслідок атаки був пошкоджений контейнеровоз під прапором Панами та загинуло дев'яте

Відсутність рішень з боку акціонера паралізує роботу УДП!

Сьогодні відбулось засідання майнової комісії профільного міністерства. У повістці питання реалізації не працюючого флоту. Жодних рішень не ухвалено. У міністерстві не розуміють,

що робити з пароплавством у перспективі 5-10 років.

□□Пропозиція нашої команди – позбутись непрофільних активів та баласту, скоротити витрати, завершити модернізацію. Це єдиний шлях, яким наразі рухаються наші конкуренти з Румунії, Болгарії, Угорщини, Австрії.

□Які інші пропозиції? У голос цього ніхто не каже, але за лаштунками офіційних нарад та засідань все частіше звучить слово «приватизація».

Я також є прихильником роздержавлення економіки. Підтримую позицію і нашого Уряду, і міжнародних партнерів України. Водночас переконаний, що саме сьогодні приватизація не найкращий вихід із ситуації, бо на Дунаї не має інвесторів, які готові платити реальну ціну за великі активи. В умовах кризи на ринку річкових перевезень приватизація ризикує перетворитись у розтягування активів УДП по шматках, внаслідок чого Україна втратить єдину судноплавну компанію на Дунаї.

Але відсутність будь-яких рішень це ще гірший варіант. Підвішені питання щодо завершення корпоратизації та списання старого флоту паралізують компанію.

Покладаю великі надії на зустріч з новим заступником міністра Тимуром Ткаченко. Сподіваюсь стратегічне рішення щодо подальшої долі УДП нарешті буде знайдено.

Дмитро Москаленко

Про це повідомив генеральний директор УДП Дмитро Москаленко у Telegram.

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-MANART 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 закритися 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 Anturov над старим флотом УДП. Якщо зазвичай декілька членів екіпажу годину займаються запуском головних двигунів, на Karitan Anturov 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
