Маріуполь, Геніческ, Севастополь: УДП змінило назву 23 суден, згадавши українські міста в окупації.

За тридцять років незалежності чомусь нікому в Дунайському пароплавстві не спало на думку змінити назви суден з російської на ДЕРЖАВНУ українську мову.

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

Ми вперше про це згадали.

Позбавилися діячів комуністичного режиму і російських міст.

При перейменуванні зробили акцент на українських містах, які мають відношення до річкового/морського транспорту та знаходяться в окупації.

Феодосія, Севастополь, Геніческ, Маріуполь – це Україна! Українці, які залишилися на окупованих територіях, мають знати, що ми пам'ятаємо про них і мріємо про день, коли над всією Херсонщиною, Запоріжжям, Кримом, Донбасом буде знову майоріти жовто-блакитний прапор.

Список суден пароплавства, які вже несуть на борту нові українські імена:

– буксири "Борис Макаров", "Валерій Кидик" ("Загорск"), "Севастополь" ("Звенигород"), "Одеса" ("Никифор Шолуденко"), "Очаків" ("Гагра"), "Поті", "Геніческ" ("Иваново"), "Кременчук" ("Иркутск"), "Лінц" ("Астрахань"), "Маріуполь" ("Хабаровск"), "Миколаїв" ("Кузьма Галкин"), "Олешки" ("Челябинск"), "Феодосія" ("Оренбург");

– самохідні судна “Костянтин Боженко”, “Олексій Івлєв”, “Капітан Гайдай”, “Микола Будніков”, “Григорій Морозов”, “Капітан Антипов”, “Капітан Ширков”;

– службово-допоміжне судно “Кілійський” (“Московський-2”);

– морське суховантажне судно “Рені” (“Рени”);

– пасажирське судно “Тиса” (“Волга”).

Першими нові назви отримали судна, що перебували в ремонті. Оскільки процес оформлення нових документів є тривалим.

Потрібно отримання висновку комісії Адміністрації судноплавства, підготовку пакету документів на внесення змін до Державного суднового реєстру України, отримання Свідоцтва про право власності на судно та Свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України.

На основі свідоцтв отримуються класифікаційні документи від Регістру судноплавства України, свідоцтва про мінімальний склад екіпажу тощо.

Наразі готуються документи на перейменування наступної партії суден!

USDA збільшує прогноз експорту пшениці та кукурудзи з України

Аналітики Міністерства сільського господарства США (USDA) оновили прогноз прогноз експорту пшениці та кукурудзи з

України у 2023/24 МР.

У звіті USDA за лютий йдеться, що прогноз врожаю пшениці та кукурудзи в Україні в 2023/24 МР залишається без змін – 23,4 млн тонн та 30,5 млн тонн відповідно.

Водночас оцінка експорту для пшениці зросла до 15 млн тонн (+1 млн тонн), а кукурудзи на 2 млн тонн – до 23,0 млн тонн.

Прогноз кінцевих запасів пшениці аналітики зменшили на 0,4 млн тонн до 3,98 млн тонн.

Світове виробництво пшениці у сезоні 2023/24 прогнозується на рівні 785,74 млн тонн (+0,83 млн тонн). Також підвищили прогноз світового експорту пшениці на 1,15 млн тонн до 210,69 млн тонн. Прогноз кінцевих запасів пшениці у світі експерти оцінили у 259,44 млн т (-0,59 млн тонн).

Як раніше повідомляв USM, експорт української агропродукції до ЄС у 2023 році склав $12,6 млрд.

Грецькі судновласники все менше перевозять російську

нафту

Судновласники грецьких танкерів відмовляються від торгівлі російською сирою нафтою через посилення санкцій США.

Як зазначає Bloomberg, кількість грецьких танкерів, що перевозять російську нафту, у січні впала до восьми. Це потужне скорочення – у травні таких танкерів було приблизно 40, а кожного місяця другої половини 2023 – приблизно по 20.

Відмова перевезення роснафти зумовлена посиленням санкцій США.

Так, раніше Міністерство фінансів США попросило у власників західних танкерів надати докази, що вони зробили для дотримання ліміту ціни на російську нафту у $60 за барель. Офіційні особи двох афінських компаній незабаром після цього заявили, що вони «були обережні, доки оцінювали ситуацію».

У виданні зазначили, що втрата грецького флоту спричинить ще більший тиск на російські танкери й «тіньовий флот».

Як повідомляв USM, у листопаді 2023 року грецькі судноплавні компанії Minerva Marine, Thenamaris і TMS Tankers припинили транспортування російської нафти, побоюючись санкцій США.

«Робимо ставку на збільшення несамохідного флоту».

Інтерв’ю з керівником УДП Дмитром Москаленко

У центрі уваги «Українського Дунайського пароплавства» цього року залишається модернізація флоту, збільшення обсягів перевезень, а також співпраця з іноземними компаніями.

Про основні досягнення, зміни та плани УДП на цей рік читайте в інтерв’ю USM з керівником УДП Дмитром Москаленко.

Обсяг перевезень флотом УДП у 2023 році склав майже 1,8 млн тонн. Який прогноз на цей рік? Які ваші рішення дозволять збільшити перевезення у 2024 році?

Є дуже багато факторів, які можуть вплинути на обсяги. Ситуація на ринку зернових, енергетичному ринку, інших ринках. Попит на металопродукцію. Кліматичний фактор – всі пам’ятають, як у минулі роки Дунай потерпав від рекордного мілководдя, що змусило на тривалий час закрити навігацію. Тому обсяги можуть коливатись як в один, так і в інший бік. Це нормально.

Більш важливим показником, як на мене, є рівень рентабельності. Колись УДП перевозило значно більше, ніж у 2022-2023 роках, але більшість рейсів за фактом була збитковою. Торік ми сплатили у бюджет більше, ніж за всю історію УДП. Ось це справжній показник ефективності роботи.

Якщо ж говорити про середньо- та довгострокову перспективу, то ми ставимо собі за мету збільшити перевезення залізорудної сировини до 1,5 млн тонн, аграрної продукції до – 1,4 млн тонн, мінеральних добрив, будівельних матеріалів, металопродукції – до 300-400 тис. тонн на рік. За умови модернізації нашого самохідного флоту це цілком реальна задача.

У підсумках року ви зазначили, що підприємство обробило 262 тис. тонн вантажів. Якими потужностями для перевалки володіє УДП і які плани на розвиток цих потужностей?

Потужність нашої перевалки складає 50 тис. тонн на місяць. Восени минулого року ми її модернізували, подача вантажу з автомобілів в трюм баржі тепер повністю автоматизована. Створено два склади для зберігання зерна, один з яких повністю механізовано. Побудований майданчик для розміщення і відстою автотранспорту.

Плани – створити ще одну технологічну лінію для одночасного завантаження двох барж. Також комплекс має бути адаптовано для роботи з мінеральними добривами, металопродукцією, будівельними матеріалами. Є ідеї реалізувати ще один проєкт на іншій локації – вже для перевалки олійних та нафтопродуктів. Але стартуємо, коли буде гарантія стабільного вантажного потоку, коли у нас будуть партнери, які забезпечать вантаж.

Яких показників досяг морський флот УДП у 2023 році? Які плани на нього на цей рік?

Говорити про показники занадто рано. В кінці листопада перше відновлене морське судно лише вийшло у перший рейс. Друге судно буквально на цьому тижні стає на капітальний ремонт.

Є перші успіхи, але багато чому треба вчитися. Тривалий час компанія не займалася морським фрахтом, передавши судна у бербоут-чартер. Якщо говорити про плани, то в морських перевезеннях будемо робити ставку на довгі контракти. Так само як і в річкових перевезеннях.

Чи змінився попит на перевезення після початку роботи українського морського коридору та як він вплинув на діяльність підприємства?

Звісно, попит зменшився. Потік зернових здебільшого знову

переорієнтувався на Одеські порти, але ми до цього готувалися. Почали працювати з трейдерами, які експортують європейське зерно.

Буквально на цьому тижні вантажаться зерном європейських фермерів наші каравани на Середньому Дунаї. Робота на Дунаї завжди є, роботи вистачає, якщо вміти формувати комплексні логістичні ланцюги.

На початку 2023 року в УДП були плани запустити альтернативні напрямки експорту, як-от контейнерні перевезення продуктів переробки або нішевих агрокультур до Австрії та Німеччини. На якій стадії проєкт зараз?

Якщо казати про Верхній Дунай (Австрія, Німеччина), то ми плануємо починати там роботу вже модернізованим флотом. Буксири з сучасними двигунами витрачають на 20-25% менше палива, склад екіпажу менший, ризик поломки значно менший. Це суттєве скорочення витрат.

Старим флотом рейс на Верхній Дунай може бути збитковим, а модернізованим флотом той же рейс чудово рахується. Я сподіваюся, що модернізація стартує у квітні. І вже в другому півріччі ми отримаємо нові судна, які зможуть з прийнятним рівнем рентабельності працювати й на Верхньому Дунаї.

Чи планує УДП й надалі відновлювати буксири-тритисячники? Скільки зараз буксирів такого типу в компанії і які плани в цьому напрямку на 2024 рік?

У нас три таких судна, продовжувати виводити з відстою інші буксири цього типу не має сенсу. Завдяки дуже масштабній ремонтній програмі за два роки ми відновили рекордну кількість самохідного флоту. В УДП наразі в експлуатації 25 одиниць тяги, ще 20 в резерві, тобто вони в технічно справному стані з документами. Один караван це від 5 до 9 барж, тому така кількість тяги – це більш ніж достатньо, щоб оперувати 200 баржами.

Тому цього року робимо ставку на збільшення несамохідного флоту – будуємо нові баржі (в січні маємо спустити на воду чергову баржу SLG). Кількість тяги вже не збільшуємо, а капітально модернізуємо те, що є в експлуатації.

Як саме на УДП впливає затримка створення рейдової перевалки для українського зерна в порту Констанца?

Потік аграрних вантажів з України в Констанцу зменшився, і це зняло гостроту проблеми. Але ж війна продовжується. Ризики зберігаються, тому додаткова якірна стоянка має бути. Принципова згода нібито досягнута, але очікуємо на конкретні рішення – оператор, умови тощо.

Раніше ви повідомляли, що австрійська ÖSWAG може долучитися до модернізації флоту компанії. На якій стадії зараз співпраця?

Наразі ÖSWAG розроблений проєкт, з ÖSWAG підписано контракти на модернізацію партії з 5 однотипних теплоходів, законтрактовані двигуни. На нашому заводі на першому судні вже проводяться підготовчі роботи, початок робіт на ÖSWAG запланований на квітень.

Скоріш за все, судна інших типів будемо модернізувати на інших верфях. ÖSWAG не має потужності, щоб одночасно зробити все. Перемовини з партнерами з цього питання вже тривають. Передчасно не хочу їх називати, але це компанії з ім’ям та історією.

Яку частку перевезень УДП займає продукція ГМК? Чи є у підприємства плани збільшити частку саме цих вантажів?

Цього року буде не менше 50%. На Дунаї розміщено декілька великих металургійних комбінатів, які щорічно купують мільйони тонн залізорудної сировини. Але за цей обсяг точиться боротьба серед перевізників, тому маємо давати кращі умови та перемагати.

Чим швидше у нас з’являться модернізовані буксири, тим успішніше ми зможемо конкурувати. Хоча не все залежить від нас – є і глобальні фактори, про які ми говорили спочатку. Сьогодні Європейська економіка, особливо будівельний сектор, внаслідок високих процентних ставок не в кращому стані. І це впливає на попит на металургійну продукцію, тобто на обсяги виробництва.

Які ще інвестиційні проєкти розглядає підприємство на цей рік?

У нас великі плани щодо нашого виробництва. Зараз формуємо концепцію його розвитку. Для мене є дуже показовим приклад ÖSWAG. На основі верфі виникла група компаній, яка включає багато напрямків – будівництво машин і обладнання для різних сфер економіки, металообробка.

У нас також величезні потужності, комунікації, інфраструктура, на цій базі можна створити справжній індустріальний парк. Це, напевно, другий за значенням інвестиційний проєкт після модернізації тягового флоту.

Як склалась ситуація із затримкою суден УДП російським «Газпромом»?

Судна давно звільнені, проблема вирішена. Єдине, що нам поки що не вдалося повернути з активів УДП, – це ліхтери, які перебували в оренді одного з операторів порту Південний. Наразі працюємо над варіантами перегону – нам вони потрібні для будівництва бараж.

Щодо випадку із капітаном теплоходу «Измаил», який відмовився повертатись в Україну. Чи це єдиний такий випадок у вашій практиці? І чим завершилась ця історія?

Вся ця історія – фейк. Капітан повернувся в Україну, капітану понад 60 років. Він багато місяців був у рейсі й вже хотів

побути з родиною та відпочити.

На судні була сформована нова команда, тому що стару винаймав орендар. Після того довелося оформлювати документи, закупати та встановлювати обладнання, щоб суховантаж можна було переправити на місце ремонту. Бо судно вбили до такого стану, що його навіть з порту не випускали – але поки що хепі-енд, «Измаил» на цьому тижні стає на ремонт.

В якому стані наразі пасажирський флот УДП?

Два найстаріші судна використовуються як плавучі гуртожитки для наших співробітників, які переїхали на роботу в Ізмаїл та не мають власного житла. Два інших перебувають у Лінці. Вони в робочому стані, але до цього часу ми не отримали жодної адекватної пропозиції щодо їх використання.

Ми не збираємось більше здавати їх в оренду на збиткових для нас умовах. Коли все зароблене, і навіть більше, витрачається на обслуговування і ремонт. Звучать пропозиції – зробіть модернізацію, переведіть судна з бюджетного рівня в бізнес-клас – і вони почнуть заробляти. Але це теорія. Чи справді буде там економіка – велике питання. Якщо знайдеться інвестор, готовий ризикнути, я буду обома руками за. Потрібні не поради, а конкретні пропозиції.

Україна планує експортувати ще 40 млн тонн збіжжя до

кінця сезону

Україна планує експортувати ще 36-40 млн тонн агропродукції до кінця МР 2023/24. Зокрема, через морський коридор.

Про це розповів заступник голови Всеукраїнської аграрної ради Денис Марчук під час брифінгу в Media Center Ukraine.

За його словами, з початку січня через морський коридор у Чорному морі експортували понад 2 млн тонн збіжжя.

«Наразі на завантаження стоїть понад 36 суден. Зокрема на вивантаження агропродукції. З точки зору безпеки, яку гарантують Збройні Сили України, нам вдається залучати міжнародні компанії для того, щоб заходити на портову інфраструктуру України в одеські порти і відповідно збільшувати потенціал експорту зернових та олійних культур», – розповів Денис Марчук.

Він зазначив, що у наступні пів року (йдеться про МР 2023/24) Україна має експортувати 36-40 млн тонн агропродукції.

«У сукупності експортний потенціал на цей сезон сягає понад 60 млн тонн. Близько 50 млн – це зернові культури, і близько 10 млн – олійні культури», – підкреслив заступник голови ВАР.