

«Нибулон» провел пробное дноуглубление на днепровских порогах

Компания «Нибулон» провела экспериментальное дноуглубление участка длиной 50 м и шириной 15 м на одном из днепровских порогов, так называемых Днепродзержинских воротах в районе г. Каменское (Днепропетровская обл.).

Как сообщает пресс-служба «Нибулона», участок площадью 750 кв. м был углублен примерно на 40 см. На обработку участка дна площадью 600 кв. м понадобилась одна неделя. «Выбор акватории Каменского для этих целей – символичен. Во-первых, это самое опасное место на реке – здесь не только скалистое дно, но и поворот судового хода. Во-вторых, именно здесь 10 лет назад, в 2007 году, получив пробоину, сел на мель снесенный течением круизный лайнер «Принцеса Днепра» с более чем 200 немецкими пассажирами на борту», – отметили в компании.

По словам генерального директора «Нибулона», Алексея Вадатурского, судовый ход в районе Каменского – один из наиболее сложных и опасных для судоходства из-за скалистых пород на дне. В советское время их взрывали динамитом, но сегодня такой способ дноуглубления невозможен – на берегу находится меткомбинат, другие сложные производства, хранилища и дамбы.

Вадатурский отметил, что, из-за ненадлежащей глубины «Нибулон» и другие компании – судовладельцы и грузоперевозчики – вынуждены пренебрегать тоннажными возможностями собственных судов. «Наши суда на 4 тыс. тонн недогружены примерно на 30%, а это существенные убытки во время перевозок вниз и вверх по реке, подорожание фрахта. А полностью судна загружаются только ниже всех порогов, за Запорожьем, откуда идут в сторону

Черного моря», – пояснил он.

Работы по пробному дноуглублению проводило судно «Николаевец», произведенное на судостроительном предприятии компании. Стоимость проекта (дноуглубительное судно и 2 самовыгружающиеся шаланды) составила \$14 млн, его реализацию профинансировал Европейский инвестиционный банк (ЕИБ).

Эксперимент в Каменском позволит проверить технические возможности нового судна и определить реальную стоимость дробления 1 куб. м скальных пород для объявления тендера компанией «Укрводпуть» на углубление всех проблемных участков Днепра. Протяженность проблемных участков, где необходимо дробить скальные породы, составляет около 47 км. По оценкам «Укрводпути» и специалистов «Нибулона», со дна нужно поднять 20 тыс. куб. м камня. Дробленую породу отправят на укрепление берегов Днепра вдоль береговой линии г. Каменское и его окрестностей.

Судостроительно-судоремонтный завод «Нибулон» (Николаев) [спустил на воду](#) дноуглубительное судно проекта СДС-15 «Николаевец» 17 сентября 2017 года. Длина судна – 38 метров, ширина – 12 метров, осадка – 1,6 метра. Судно оборудовано экскаватором с гидромолотом, который может дробить скальные породы, гидронасосной станцией, способной передавать 2 тыс. кубометров пульпы в час на расстояние 1,5 километра. В октябре самоходное дноуглубительное судно «Николаевец» успешно [прошло](#) ходовые испытания в акватории реки Южный Буг.

ООО СП «Нибулон» (основано в 1991 году) – один из крупнейших операторов зернового рынка Украины. Располагает элеваторными мощностями общей вместимостью более 1,7 млн тонн и собственным перегрузочным терминалом в Николаевском морском порту. Компания в 2016-2017 маркетинговом году экспортировала 4,65 млн тонн зерновых (в 2015-2016 – 4,66 млн тонн).

<http://ports.com.ua/news>

Порт Джурджулешты назвал конкурентные преимущества перед портами Украины

04 декабря 2017, 15:36

Международный свободный порт Джурджулешты в январе-октябре 2017 года увеличил переработку контейнерных грузов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 13% – до 660,91 тыс. тонн. Об этом заявил Томас Мозер, генеральный директор компании Danube Logistics, которая является инвестором и оператором порта.

По словам Мозера, компания ожидает рекордного грузооборота порта по итогам 2017 года. Вместе с тем, по его словам, экспорт зерновых в морских контейнерах находится ниже ожидаемых объемов из-за неблагоприятной рыночной конъюнктуры в Азии.

Как отметил глава Danube Logistics, Молдова интегрировалась в мировой рынок морских контейнерных перевозок посредством еженедельного сервиса через румынский порт Констанца. «Этим самым порт Джурджулешты составляет конкуренцию морским контейнерным перевозкам через украинские порты. В порту Констанца есть достаточное количество контейнеров, которые мы можем быстро мобилизовать для экспорта товаров из Молдовы», – заявил Мозер в интервью газете [«Экономическое обозрение»](#).

При этом топ-менеджер обратил внимание, что в молдавском порту есть возможность загрузить контейнеры до максимального объема, без ограничений по весу, которые существуют при перевозке контейнеров автотранспортом в порты Украины.

По его словам, на сегодня молдавский порт связан поставками с 50 странами. «Порт способствует обеспечению диверсификации импорта в Молдову нефтепродуктов, что важно для экономики

страны. С помощью порта на сегодня импорт нефтепродуктов ведется из восьми стран», – заключил Мозер.

Международный свободный порт Джурджулешты расположен на морском участке Дуная возле одноименного населенного пункта. В непосредственной близости находятся румынский порт Галац и украинский Рени. Молдова в 2008 году сдала в эксплуатацию железнодорожную линию Кагул – Джурджулешты, которая соединила порт с железнодорожной сетью страны. Порт в 2016 году [увеличил](#) грузооборот по сравнению с 2015 годом на 4% – до 876,274 тыс. тонн.

Генеральным инвестором и оператором порта является компания Danube Logistics, акционерами которой выступают Европейский банк реконструкции и развития и Danube Logistics Holding B.V. (Нидерланды).

<http://ports.com.ua/news>