

Игорь Ткачук: «В Одесском порту налажено оперативное взаимодействие с представителями «Укртрансбезпеки» в вопросах габаритно-весового контроля»

23 июня в Министерстве инфраструктуры под председательством зам. министра Юрия Лавренюка и при участии руководителя «Укртрансбезпеки» Михаила Ноняка, представителей Укравтодора, АМПУ и морских портов Украины состоялось межведомственное совещание по вопросам весового контроля. На совещании обсуждались проблемные вопросы осуществления габаритно-весового контроля на территории морских торговых портов Украины.

Несмотря на большое количество замечаний и критики, высказанной Ю.Лавренюком в адрес представителей портов, на работу Администрации Одесского морского порта не было нареканий. Так, за последний год (с 29.07.2016 г. по 25.06.2017 г.) на территории ОФ ГП «АМПУ» было проверено 865 автомобилей с подозрением на нарушение габаритно-весовых параметров, по которым составлены и направлены копии документов в «Укртрансбезпеку» на 621 автомобиль.

На совещании был дан ряд протокольных поручений для усиления габаритно-весового контроля. По результатам совещания руководитель Администрации Одесского морского порта Игорь Ткачук отметил:

– Мы понимаем, что осуществление габаритно-весового контроля в портах является вопросом общегосударственного значения и осознаем его важную роль для сохранения наших дорог. Поэтому мы стараемся организовать этот процесс в Одесском порту на

высоком уровне. Особое внимание при осуществлении данных мероприятий мы будем уделять сейчас, ведь летом высокая температура воздуха сказывается на разрушении дорог и портовых подъездных путей. В это же время в наш порт будет поступать зерно нового урожая. Поэтому обращаем внимание перевозчиков на обязательность соблюдения требований законодательства относительно перегрузки автомобилей. Стоит заметить, что в Одесском морском порту налажено оперативное взаимодействие с представителями «Укртрансбезпеки» и существует полное понимание необходимости весового контроля со стороны перевозчиков и портовых операторов.

Пресс-служба администрации Одесского морского порта

АМПУ: перезапуск нефтяного терминала в «Южном»

Поданный в 2016 году на рассмотрение Кабинета министров проект изменений нормативно-правовой базы, предусматривающий снижение ставки портовых сборов на 75% в отношении судов дедвейтом более 80 тыс. тонн в морском порту «Южный», находится на этапе согласования. Об этом заявил начальник отдела стратегического развития ГП «Администрация морских портов» (АМПУ) Владимир Шемаев на форуме Black Sea Petroleum Trading – 2017 в Одессе, передает корреспондент сайта «Порты Украины».

«Сейчас активно продвигается вопрос задействованности нефтяного терминала в порту «Южный», в том числе – загрузки

мощностей, увеличения транзита по территории Украины через нефтепроводы. Был разработан проект изменений к приказу [Министерства инфраструктуры от 27 мая 2013 года] №316 [«О портовых сборах»], который снижает портовые сборы на 75% при транзите нефти, в частности – для Морского нефтяного терминала (МНТ) «Южный», а также – сокращает на 75% сборы за лоцманскую проводку», – рассказал Шемаев.

По словам чиновника, на сегодняшний день порт «Южный», в котором с каждой тонны взимается \$2,2 портового сбора, проигрывает конкуренцию Одесскому и Черноморскому портам, в которых ставка составляет около \$2.

«Принятие изменений в приказ №316 Мининфраструктуры позволит снизить ставки портовых сборов более чем на \$1. После визита Президента Украины в Азербайджан в 2016 году эти изменения были разработаны и публично анонсированы, однако позже информация о продвижении изменений пропала. Вместе с тем, по свежим данным, этот приказ получил разрешение двигаться дальше от Кабмина и на данный момент находится на визировании у одного из заместителей министра инфраструктуры», – сообщил Шемаев.

Согласно реестру АМПУ, Морской нефтяной терминал «Южный» эксплуатирует причал №3н. Терминал оборудован четырьмя стендерами производства компании FMC (Франция). Максимальная продуктивность погрузки (разгрузки) по одному стендеру составляет 4 тыс. кубометров в час. Оператором терминала является ПАО «Укртранснафта» (филиал «Южные магистральные нефтепроводы» МНТ «Южный»).

Морской нефтяной терминал «Южный». Фото: ukrtransnafta.com

Источник:

<http://ports.com.ua/news/ampu-sobiraetsya-perezapustit-neftyany-oy-terminal-v-yuzhnom>

Украина пока имеет беспрецедентный уровень доверия среди инвесторов, - Владимир Омелян

Украина пока имеет беспрецедентный уровень доверия среди инвесторов. Об этом заявил Министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян в эфире телеканала NewsOne 26 июня 2017.

Владимир Омелян подчеркнул, что именно из-за крупные инфраструктурные проекты и благодаря приходу крупных инвесторов можно изменить Украину к лучшему: «По итогам своего визита в Соединенные Штаты Америки я могу с уверенностью сказать, что Украина сейчас имеет беспрецедентный уровень доверия среди инвесторов. И мы должны придерживаться своего слова. Мы пообещали - мы должны делать. Сейчас мы можем говорить о миллиардах инвестиций, которые американская сторона готова вложить в инфраструктурные проекты. Это касается проектов железнодорожного сообщения, морской отрасли, это может также быть и авиация, и аэропорты, почтовой связи. Нам просто надо открыть дверь».

По словам главы Министерства, Украина ожидает приход мировых инвесторов в портовую отрасль: «Приход в порты таких мировых операторов, как Hutchison Ports и DP World сбалансирует ситуацию на рынке портовых услуг. Эти компании будут заинтересованы в прозрачности ведения бизнеса, они все размещены на IPO. Эти компании будут имплементировать в Украине лучшие процедуры и технологии, используемые по всему

миру. Это включает прозрачную работу не только порта, но и таможни, служб безопасности разного уровня, «Укрзализныци» и всех других связанных структур».

Ссылка на сайт: <http://mtu.gov.ua/news/28838.html>

Ильичевский СРЗ вернул в строй "легендарный" буксир Одесского порта

В Черноморске на мощностях ЧАО «Ильичевский судоремонтный завод» завершён ремонт буксира «Гранит» ГП «Одесский морской торговый порт». Ремонт судна на ИСРЗ продолжался с декабря 2016 года.

По утверждению одесских портовиков, буксир «Гранит» уникален в своём роде – по своей многофункциональности и мощи он превосходит другие 12 буксиров Одесского порта.

Славен буксир и своей историей – в 2012 году команда «Гранита» во время шторма предотвратила аварию с непредсказуемыми последствиями, остановив сорвавшийся с якоря плавучий док. В 2011 году буксиру пришлось спасти обесточенное финское судно, также попавшее в сильный шторм. Потому судно в порту называют уже легендарным.

«Наш портофлот полгода ждал возвращения «Гранита» в строй, – отметил начальник администрации Одесского морского порта Игорь Ткачук. – Этой зимой без него было непросто. Буксир имеет ледовой класс и может выполнять работу во льду. По своим

прекрасным ходовым качествам он как будто создан для стесненной акватории Одесского порта. Его мощность – более пяти тысяч лошадиных сил. Кроме выполнения задач по буксировке и кантовке судов, он способен выполнять функции ледокола и бороться с пожарами».

Отметим, что во время докового ремонта «Гранита» на мощностях ЧАО «Ильичевский судоремонтный завод» были проведены корпусные работы: произведены замеры остаточных толщин корпусных конструкций, ремонт поврежденных участков, очистка и окраска корпуса; ремонт винто-рулевой группы, выемка гребных валов, дефектация и замена изношенных комплектующих, мотоочистка двигателей, выполнена проверка всех судовых систем и механизмов.

Ранее ЦТС сообщал, что буксир «Левант» Бердянского морского торгового порта спустили на воду после докового ремонта на [Азовском судоремонтном заводе \(АСРЗ\)](#) в Мариуполе.

Также судостроительно-судоремонтный завод «Нибулон» в Николаеве 23 июня спустил на воду [третий буксир](#) нового поколения.

<http://cfts.org.ua/news>

[Как АМПУ будет обновлять флот. ТОП-10 вопросов](#)

Администрация морских портов Украины начинает масштабное

обновление флота Украины. В течение пяти лет компания приобретет около 20 современных технологичных плавсредств, инвестировав в них порядка 5 млрд грн.

Сроки, требования к судам и бюджет АМПУ представила 21 июня в рамках Ukrainian ShipYard Day – 2017, пригласив на мероприятие представителей крупнейших международных и украинских судостроительных компаний. Участники обсудили последние технологические решения, ценовые рамки и возможности сторон.

Ключевые тезисы и вопросы, озвученные на Ukrainian ShipYard Day – 2017, представляем в формате Q&A.

Какой флот имеет АМПУ на сегодняшний день?

Сегодня АМПУ владеет 126 плавсредствами, которые относятся к 8 различным типам судов. Каждый филиал АМПУ имеет собственный флот, за исключением портов Усть-Дунайск и «Ольвия». Самым крупным владельцем флота является филиал АМПУ «Дельта-Лоцман», на балансе которого находится 31 плавсредство.

Какие функции должен выполнять флот АМПУ?

Развитие флота будет осуществляться в соответствии с функциями, возложенными законодательством на АМПУ:

- обеспечение безопасности судоходства;*
- охрана и патрулирование акваторий;*
- лоцманские услуги;*
- организация ледовой проводки;*
- санитарные сборы и соблюдение экологических норм.*

Почему АМПУ испытывает острую потребность в обновлении флота?

Во-первых, суда, которые находятся на балансе АМПУ, имеют большой срок эксплуатации. Например, ледокол «Капитан Белоусов» произведен в 1954 году, а мусоросборщики – в 1971 –

1999 гг. Во-вторых, предприятие нуждается в увеличении собственного дноуглубительного флота для поддержания глубин в акваториях. Выполнение дноуглубления собственными земкараванами значительно снизит стоимость таких работ. В-третьих, для обеспечения безопасности судоходства в зимний период необходимо увеличить флот для проведения ледовой проводки.

Какие ключевые показатели программы обновления флота?

Программа рассчитана на период 2017 – 2021 гг. Планируется приобретение 20 плавсредств на сумму почти 5 млрд грн.

Какие суда приобретет АМПУ?

- 1 ледокол
- 1 буксир
- 1 землесос
- 1 нефтеналивную базу
- 1 промерный катер
- 2 грунтоотвозные самоходные шаланды
- 6 лоцманских катеров
- 7 многофункциональных судов

Почему АМПУ приняла решение приобрести ледокол, и какими основными характеристиками должно обладать данное судно?

Ключевые требования – это мощность не менее 9 мВт и осадка судна до 6 м, для того, чтобы иметь возможность проводить спасательные операции в мелководных районах Азовского моря.

Ледовая кампания 2012 – 2013 гг. показала всю суровость Азовского моря, когда погибло трое судов, они были затерты во льдах. В связи с тем, что ледокол «Капитан Белоусов» обладает

большой осадкой, он не смог подойти в район бедствия. Экипажи судов были эвакуированы вертолетом, а сами суда «погибли». Учитывая этот опыт, АМПУ ставит во главу угла безопасность.

В связи с чем связано решение увеличивать количество шаланд, а не землесосов?

Шаланда – это технологичное судно, характеристики которого наиболее соответствуют функциям и задачам АМПУ при проведении дноуглубления. Шаланда способна выполнять работы под причальным фронтом на удалении всего лишь до 5 м от причальной стенки. Землесосу с сосуном удержаться возле причала в такой близи крайне сложно.

Какие предприятия имеют наибольшие шансы получить заказы АМПУ – украинские или зарубежные, государственные или частные?

Покупка того или иного судна будет проходить в рамках тендерной процедуры в системе Prozorro. Таким образом, это будут открытые торги с объявлением на двух языках – украинском и английском. Возможность принять в них участие будет у широкого круга компаний без ограничения по форме собственности или происхождению.

На момент реализации проекта компания, которая будет соответствовать квалификационным требованиям АМПУ и иметь наиболее интересное предложение с самой экономически выгодной стоимостью, будет иметь наибольшие шансы стать победителем.

За счет каких средств АМПУ будет обновлять флот?

Финансирование может осуществляться за счет собственных средств АМПУ или с привлечением кредитных средств международных финансовых организаций и национальных коммерческих банков. Вариант финансирования той или иной покупки будет отображаться в финплане АМПУ на каждый год в зависимости от возможностей и показателей компании. В частности, в 2017 году АМПУ планирует приобрести землесос, что отображено в финплане предприятия. Финансирование будет

проходить путем привлечения кредитных средств.

Учитывая, что деятельность АМПУ строится в зависимости от утвержденного финплана, как будут финансироваться проекты, которые планируется выполнять на протяжении нескольких лет? Какие существуют гарантии для инвесторов, что проект не заморозится на период принятия финплана?

Капитальные инвестиции действительно невозможно проводить без согласованного Кабинетом министров финплана предприятия. Но законодательство предусматривает определенные исключения в данном вопросе. Например, есть прецедентная ситуация, которая имела место в декабре 2016 года. Кабмин своим распоряжением в отношении предприятия, находящегося в сфере управления Мининфраструктуры, разрешил использовать конкретную сумму на приобретение конкретной техники до утверждения финплана. Такая возможность может быть использована и АМПУ, но предприятие планирует утвердить финплан на 2018 год в течение текущего, 2017 года, для того, чтобы начатые проекты не останавливались.

Напомним, 21 июня Администрация морских портов Украины совместно с Американской торговой палатой в Украине провела «День развития флота» (Ukrainian ShipYardDay –2017), в ходе которого представила программу обновления флота предприятия до 2021 года. Среди участников мероприятия были представители компаний-членов Палаты, а также крупнейшие иностранные и украинские судостроительные компании, которым специалисты АМПУ презентовали перспективную программу приобретения и строительства судов предприятия на период 2017 –2021 гг.

Администрация морских портов Украины
