

«Держгідрографія» не виявила нових небезпек на Дунаї між портами Ізмаїл і Кілія

Проведена ДУ «Держгідрографія» планова перевірка оголошених гарантованих габаритів суднового ходу між портами Ізмаїл та Кілія не виявила нових навігаційних небезпек. Про це повідомила прес-служба держустанови.

З метою виконання державних завдань з навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства у водах України на 2022 рік, в зоні відповідальності Дунайської ділянки ЗНО ФДУ «Одеський район Держгідрографії» виконані роботи із перевірки оголошених гарантованих габаритів суднового ходу між портами Ізмаїл та Кілія. В рамках робіт обстежені багатопроменевим ехолотом лімітуючі ділянки водного шляху Кілійського гирла річки Дунай, а також перекати Кілійський та Катенька”, – вказала прес-служба.

Площа проміру склала 5,12 квадратних кілометрів.

Наразі не виявлено нових навігаційних небезпек, що потребують введення обмежень для судноплавства або внесення змін у розстановку засобів навігаційного обладнання”, – повідомили в «Держгідрографії».

Наразі спеціалісти відділу гідрографічних робіт ФДУ «Одеський район Держгідрографії» виконують камеральну обробку отриманих матеріалів досліджень.

ДУ «Держгідрографія» – науково-виробничий комплекс, що спеціалізується на науково-технічній діяльності у сфері навігації, гідрографії та океанографії, забезпечує виконання

міжнародних зобов'язань України щодо навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства. Належить до сфери управління Морської адміністрації.

Частка зерна в перевезеннях УДП через Рені й Ізмаїл зросла до 81%

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» мобілізувало флот для забезпечення вивезення зерна на експорт з українських портів на Дунаї. Про це розповів в.о. генерального директора Дмитро Москаленко [в інтерв'ю](#) «Портам України».

За його словами, придунайський кластер сьогодні зіштовхнувся з безпрецедентним ростом вантажопотоку. Зростає вартість логістики в цілому, оскільки вантажопотік не йде звичним для мирного часу маршрутом, є ризики по переміщенню вантажів, значні затримки, недостатня пропускна спроможність залізниці й автотранспорту безпосередньо до портів Придунав'я. Це призводить до збільшенні вартості експортної логістики.

На сьогодні порти працюють на рівні своїх існуючих пропускних можливостей, звичайно, перше і основне питання для портів – це наявність флоту під завантаження. Зараз УДП робить усе, щоб забезпечити порти флотом під завантаження. Наприклад, у Рені та Ізмаїлі ми плануємо [продаж фрахту](#) через систему Prozorro, щоб забезпечити рівний і прозорий доступ до фрахтування флоту в умовах його дефіциту. Обсяг експорту через згадані порти максимальний, звичайно за рахунок зростання питомої ваги

зерна. Історично, частка зерна у загальних обсягах перевалки цих портів була незначна, а сьогодні вони вимушені переорієнтувати свої потужності під даний вантажопотік. Ми це бачимо і на прикладі наших перевезень, в яких частка зернових зросла з 12% до 81% з початку року”, – зауважив Москаленко.

Курівник УДП нагадав, що пароплавство історично було присутнє на всьому Дунаї. Проте зараз фокус зосереджений на Нижньому Дунаї і на максимізації вивозу експортної продукції з України, і для цього УДП пішло на досить радикальні кроки, мобілізувавши майже весь флот, котрий знаходився у спотових рейсах на Верхньому і Середньому Дунаї, та направивши його в Україну.

Водночас, перевезення у зворотному напрямку – в імпорті – є незначними і не мають системного характеру, окрім контейнерів.

Для забезпечення значних об’ємів експорту ми змушені йти назад в баласті, щоб швидко брати наступний караван. У даний момент ми намагаємось налагодити контейнерний потік, виділивши під цей вантаж окремий караван. Щодо верхнього і середнього Дунаю, попит на перевезення у зворотному напрямку є, але не на порти Придунав’я. І у нинішній напруженій ситуації з українським експортом залишати там флот буде недоречним”, – зазначив Москаленко.

21 лютого Міністерство інфраструктури [призначило](#) Дмитра Москаленка виконуючим обов’язки генерального директора ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП). Посаду генерального директора ПрАТ «УДП» введено згідно нового статуту підприємства.

У квітні 2021 року Міністерство інфраструктури [відсторонило](#) в.о. голови правління ПрАТ «УДП» Олексія Хомякова з посади у зв’язку зі слідством у справі, що стосується спроби передачі барж УДП в управління європейської компанії BSC Business Shipping Company LLC. Обов’язки голови правління УДП виконував заступник голови правління товариства

Павло Яценко.

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.

[Зеленський підписав указ про продовження дії воєнного стану до Дня незалежності](#)

Президент України Володимир Зеленський підписав указ про продовження дії воєнного стану через війну РФ проти України з 5:00 25 травня строком на 90 днів – до 23 серпня, пише [ZN.UA](#).

Указ про продовження дії воєнного стану направили на розгляд

комітету Верховної Ради України. Відповідний законопроект мають підтримати більшість народних депутатів. Він набирає чинності одночасно з набранням чинності Закону України «Про затвердження Указу Президента України «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні».

Попереднього разу дія воєнного стану була продовжена на 30 днів та закінчується 25 травня.

Воєнний стан передбачає можливість, зокрема, введення комендантської години та пропускового режиму, заборони проведення масових заходів, перевірки речей та документів, конфіскації майна для потреба оборони з компенсацією власникам, порушення права на таємницю листування та телефонних розмов тощо.



Фото: zn.ua

Коментуючи цей документ, представник Президента в Конституційному суді, член Комітету ВР з питань нацбезпеки, оборони та розвідки Федір Веніславський пояснив, що воєнний стан продовжать одразу на 3 місяці, оскільки контрнаступ потребує більше часу, ніж оборона.

З 24 лютого ми вже двічі продовжували воєнний стан. Зараз ми розуміємо, що ворог зосередився на будівництві фортифікаційних укріплень на територіях, які він тимчасово контролює. Перехід у контрнаступ – це значно складніші завдання, ніж оборона. Тож маємо усвідомлювати, що звільнити всю територію України протягом найближчого місяця ми навряд чи зможемо”, – сказав Веніславський в ефірі телемарафону «Єдині новини».

Він зазначив також, що у випадку, якщо менше ніж за три місяці вдасться звільнити Україну, Верховна Рада може достроково скасувати воєнний стан.

Росія виставила ультиматум для розблокування українських портів. В ООН назвали це оголошенням війни

Питання розблокування російськими окупаційними військами доступу до українських портів слід розглядати з огляду на можливість зняття санкцій із російського експорту. Про це заявив заступник міністра закордонних справ Росії Андрій Руденко, передає [«Интерфакс»](#).

Санкції, які введені проти Росії з боку США та ЄС, які заважають нормальній вільній торгівлі, в тому числі і продовольчими товарами, включаючи пшеницю, добрива та інші речі. Тому це питання потрібно розглядати досить комплексно і всебічно: якщо наші партнери хочуть домогтися вирішення, то потрібно, в тому числі вирішувати проблеми, пов'язані зі скасуванням тих санкційних обмежень, які були накладені на російський експорт", – сказав Руденко.

Реагуючи на цю заяву, директор Всесвітньої продовольчої програми ООН (WFP) Девід Бізлі заявив, що відмова розблокувати українські порти стане «оголошенням війни» глобальній продовольчій безпеці. Він попередив, що без українського зерна, яке неможливо вивезти в необхідній кількості сухопутними маршрутами, світові загрожує голод, дестабілізація та вимушена масова міграція.

Життєво важливо, щоб ми змогли відкрити ці порти, тому що це стосується не лише України. Мова йде про найбільш бідних з бідних у всьому світі, які перебувають на межі голодної смерті у той час, як ми зараз розмовляємо”, – написав Бізлі у Twitter.

Директор WFP не вперше застосовує таку сильну лексику, говорячи про необхідність деблокади українських портів. 12 травня він звернувся до Путіна, заявивши, що той «мусить розблокувати Одесу і Миколаїв, якщо у нього є серце».

За даними Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (FAO), станом на початок травня в Україні застрягли близько 25 млн тонн зерна, яке неможливо вивезти через блокування Росією морських портів та проблеми з інфраструктурою. ООН попередила, що закриття українських портів у Чорному морі може [спровокувати](#) глобальну продовольчу катастрофу, яка призведе до голоду, масової міграції та політичної нестабільності у світі.

24 лютого президент РФ Володимир Путін оголосив про початок вторгнення до України. Російські війська обстрілюють та знищують ключові об'єкти інфраструктури, здійснюють масовані обстріли житлових районів українських міст та селищ з використанням артилерії, реактивних систем залпового вогню та балістичних ракет.

З перших днів повномасштабного вторгнення флот РФ [поцілив](#) щонайменше у вісім цивільних суден в Азовському і Чорному морях і в Бузькому лимані. Піддаються [обстрілам](#) також морські порти. Росіяни [називають](#) це «антитерористичною операцією».

УДП відновило експлуатацію 23 барж із початку війни

ПрАТ «Українське дунайське пароплавство» (УДП) за два з половиною місяці від початку російської військової агресії щодо України відновило експлуатацію 23 барж для забезпечення перевезення вантажів Дунаєм. Про це розповів в.о. генерального директора Дмитро Москаленко [в інтерв'ю](#) «Портам України».

Спільними зусиллями та дякуючи Мінінфраструктури нам вдалося в досить короткі терміни ввести в експлуатацію сумарно 23 баржі, що перебували у відстої без документів та поставити їх під прапор України”, – сказав Москаленко.

За його словами, наразі ще 13 барж перебувають у процесі оформлення судових документів в аналогічний спосіб і будуть додані до провозу найближчим часом.

Москаленко зазначив, що на сьогодні річковий флот УДП завантажений повністю.

Ми перейшли на короткі рейси, через що кожен караван у середньому робить два рейси на місяць замість 60 днів у минулому. Оскільки ми вводимо в експлуатацію додатковий тоннаж, навантаження зростає”, – зауважив він.

21 лютого Міністерство інфраструктури [призначило](#) Дмитра Москаленка виконуючим обов'язки генерального директора ПрАТ «УДП». Посаду генерального директора введено згідно нового статуту підприємства.

У квітні 2021 року МІУ [відсторонило](#) в.о. голови правління ПрАТ «УДП» Олексія Хомякова з посади у зв'язку зі слідством у справі, що стосується спроби передачі барж УДП в управління європейської компанії BSC Business Shipping Company LLC. Обов'язки голови правління УДП виконував заступник голови

правління товариства Павло Яценко.

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.
