

Кілійський завод продовжує працювати з повним завантаженням

Кілійський завод продовжує працювати з повним завантаженням, за підсумками 9 місяців виконано 36 замовлень з ремонту суден УДП.

Нещодавно зійшов зі сліпу теплохід «Механик Ян». На заводі був виконаний ремонт гвинторульового комплексу, зачищення та фарбування корпусу з оглядом його спеціалістами Регістру. Наразі теплохід повернувся до рембази в Ізмаїлі, де йде ремонт головних двигунів з подальшим пред'явленням на клас Регістру судноплавста України.

Також у вересні вийшли з ремонту баржі С-414, С-417, С-433, С-436, SLG-015.

Наразі плановий ремонт на потужностях заводу проходять буксири-штовхачі «Львов», «Звенигород», самохідне суховантажне судно «Дмитрий Калинин», а також баржі DS-1847, DS-1626 та С-424, вихід яких з ремонту планується до кінця цього місяця.

У листопаді ремонтні роботи планується завершити на теплоході «Капитан Глушко» та баржах SL-06 та DS-1804.

До кінця року у планах здійснити на заводських потужностях модернізацію головних двигунів на чотирьох самохідних суховантажних судах.

Тепер, щодо ремонтної бази в Ізмаїлі. У вересні з ремонту вийшли теплоходи «Капитан Кюселинг», «Капитан Гайдай», «Механик Сушков», «Капитан Жидков», «Федор Рябинин», «Гагра», «Загорск».

На даний час основні ремонтні роботи ведуться на буксирах-штовхачах «Челябинск», «Ігор Момот», «Звездный», «Знаменка» та самохідних суховантажних судах «Капитан Ширков», «Капитан Антипов», «Механик Ян».

«Челябинск» та «Николай Будников» після завершення всіх необхідних робіт підуть на завод до Кілії для виконання докового ремонту.

За підсумками 9 місяців УДП інвестувало в судноремонт понад 75 млн. грн, за третій квартал – понад 45 млн. грн, що двічі

більше ніж рік тому. Збільшення обсягу робіт на даний час стримує лише обмеженість можливостей нашого виробництва.

<https://web.telegram.org/z/#-1758242621>

«Маріуполь» замість «Хабаровська»: УДП починає процес перейменування флоту

Ще в серпні ми анонсували процес перейменування флоту УДП. Майже всі наші транспортні судна отримали назву ще за радянських часів. Частина названа на честь російських міст та «видатних діячів» комуністичного режиму. Крім того, навіть українські назви вказані російською («Запорожье» замість «Запоріжжя»).

Ми зібрали різні пропозиції. Зійшлись на тому, що маємо обов'язково зберегти наші традиції – назви на честь капітанів, механіків та керівників Дунайського пароплавства залишаємо.

Замість російських міст та «комсомольців» тепер будуть назви українських населених пунктів, пов'язаних з судноплавством. Це міста на Дніпрі, порти на узбережжі Чорноморського та Азовських морів.

Особливо нам хотілося відзначити міста, які тимчасово окуповані ворогом. Маріуполь, Бердянськ, Феодосія – це все Україна!!! Наша країна – держава з потужними водними транспортними артеріями. Назви флоту УДП мають це символізувати і про це нагадувати, перш за все, на міжнародному рівні!

Наразі спільно з шановними фахівцями Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України опрацьовуємо нові назви для того, щоб запобігти дублюванню.

Вже є перші результати. Буксир «Хабаровск» стане «Маруїполем», «Іваново» – «Генічеськом», «Оренбург» – «Феодосією», «Антон

Оника» – «Миколаївом», «Яков Батюк» – «Бердянськом», «Володимир Куриленко» – «Києвом».

Повний перелік нових назв оприлюднимо згодом.

<https://web.telegram.org/z/#-1758242621>

УДП розробляє нові лінії для роботи на Середньому Дунаї

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) має намір повернути на Середній Дунай частину флоту, який був передислокований на інші маршрути для забезпечення експорту аграрної продукції в умовах закриття морських портів, та починає розробляти нові лінії перевезень. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Після початку війни майже увесь флот Дунайського пароплавства був передислокований на Нижній Дунай. Півроку ми забезпечували експорт аграрної продукції в умовах закриття морських портів. На даний час ситуація з відвантаженням врожаю вже не є критичною – з серпня успішно працює «Зернова ініціатива». Тому сьогодні ми розглядаємо можливість повернення частини караванів на Середній Дунай”, – написав Москаленко у Facebook. За його словами, там не менш гостро відчувається дефіцит флоту. По-друге, для УДП стратегічно важливо зберегти сильні позиції на всій протяжності Дунаю.

Наш перспективний проект з будівництва нових барж та модернізації тяги передбачає, що пароплавство розвиває різні сегменти вантажних річкових перевезень та працює з широкою номенклатурою вантажів. Це єдиний шлях до масштабування бізнесу УДП”, – наголосив керівник пароплавства.

Нові лінії, скоріш за все, будуть пов’язані з доставкою залізничної сировини для металургійного виробництва у європейських країнах. У зворотному напрямку до Констанци планується доставляти зерно.

Ми бачимо велику зацікавленість з боку фрахтувальників і вже запустили підготовчий процес. Відправка перших караванів уверх

по Дунаю може відбутись вже наступного місяця”, – поінформував Москаленко.

За його словами, повернення флоту на Середній Дунай відбудеться за двох умов. Перша – судна обов’язково мають бути обладнані системами онлайн-моніторингу та відео-контролю. Друга – маршрути від початку і до кінця чітко сплановані та прораховані. Лише в такому випадку УДП гарантує високу ефективність використання флоту, яку підприємство демонструвало останні півроку, наголосив його керівник.

Москаленко повідомив також про покращення ситуації на Нижньому Дунаї після підняття рівня води. Водночас, залишається фактор перевантаженості порту Констанца, що суттєво перешкоджає динаміці обороту флоту.

Але ми продовжуємо працювати з нашими міжнародними партнерами над розвитком альтернативних варіантів перевалки. Впевнений, що «зерновий шлях» з портів українського Придунав’я у найближчий час не втратить актуальності”, – підсумував він.

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.

**У порту «Усть-Дунайськ»
доцільно розвивати рейдову**

перевалку – керівник УДП

Морський порт «Усть-Дунайськ» доцільно розвивати як порт рейдової перевалки на морські судна, що дозволить на рівних конкурувати з сусідами за вантажопотоки на Дунаї, не будучи прив'язаними ані до морських портів інших країн, ані до суднохідних каналів. Таку думку висловив в.о. генерального директора ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) Дмитро Москаленко у авторській колонці на «Економічній правді».

За його словами, перспектива збільшення вантажних перевезень пов'язується з каналом Суліна, оскільки саме через нього морські судна можуть заходити до українських портів на Дунаї. Але прохід каналом контролює Румунія. Канал працює лише вдень, кількість лоцманів обмежена.

Що заважає працювати вночі, ходити караванами, встановити додаткові сигнальні вогні? На мій суб'єктивний погляд, розвиток Суліни для сусідів не є пріоритетом. Робиться ставка на розвиток власних портів – наприклад, Констанци, яка цього року значно збільшила обороти саме завдяки українським вантажам. Це природньо: всі країни мають власні економічні інтереси», – пише Москаленко.

Як зазначає керівник УДП, Україна має власне «вікно» з Дунаю у Чорне море – гирло Бистре. Одна з ідей полягає у тому, щоб провести масштабне днопоглиблення з гирла Бистрого до Ізмаїлу – тобто зв'язати глибоководним каналом наші річкові порти з морем. Втім, між гирлом та Ізмаїлом досить велика відстань. І цей проект потребуватиме чималих коштів.

Крім того, за його словами, деякі колеги з європейських дунайських структур «натякають, нібито екологічні організації, м'яко кажучи, не в захваті від цього проєкту», що може у перспективі ускладнити його.

Ми пропонуємо альтернативу. В Україні є занедбаний порт Усть-Дунайськ, потенціал якого недооцінений. У порту є зовнішня акваторія, де можна приймати морські судна. Акваторію реально поглибити з 10 до 14 метрів, щоб завантажувати навіть Рапатах. Наша пропозиція – зв'язати порти Рені та Ізмаїл річковим флотом з зовнішнією акваторією порту «Усть-Дунайськ», де проводити рейдову перевалку», – зазначив Москаленко.

За його словами, сухоходом доставляти вантажі в цей порт

складно – немає під'їзних шляхів. Але на зовнішньому рейді можливо здійснювати перевалку борт в борт з барж на морські судна. За його словами, в Усть-Дунайську є причали, на яких зручно переформатовувати річкові каравани.

Історично Усть-Дунайськ якраз використовувався для розвантаження ліхтеровозів. Це велетенські судна, які перевозили маленькі баржі, які потім буксирами тягнули уверх по річці. Створивши «плавучий» порт в Усть-Дунайську», – зауважує керівник УДП.

Таким чином, на думку Москаленка, Україна зможе на рівних конкурувати з сусідами за вантажні потоки на Дунаї, не будучи прив'язаною ані до морських портів інших країн, ані до суднохідних каналів.


