

УДП розробить НОВИЙ корпоративний стиль

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) розпочало розробку нового сучасного корпоративного стилю компанії. Про це повідомив Генеральний директор УДП Дмитро Москаленко.

Нам важливо не просто відродити, а створити якісно новий бренд УДП. Авторитетний та впізнаваний, як в Україні, так і країнах ЄС. Бренд, якому довіряють важливі контракти та великі інвестиції. Ми розпочали з того, що провели [українізацію](#) флоту, запустивши процес зміни назв. Другий етап – створення сучасного корпоративного стилю компанії”, – написав Москаленко у Facebook.

Він нагадав, що інші державні підприємства – «Укрзалізниця», «Укрпошта» тощо – уже мають новий корпоративний стиль, «адже добре розуміють, що для успішного розвитку важливо змінити не лише продукти та якість послуг, але й візуальне сприйняття компанії».

УДП як ніколи швидко розвивається і рухається вперед. У нас постійно багато новин. Про нашу компанію знає вся країна. Дуже тішить і те, що змінюється ставлення до УДП на міжнародному рівні. Не секрет, що раніше нас звикли вважати хронічним боржником, що не виконує зобов’язань. Підприємством, де процвітають корупційні схеми, а керівники б’ються лише за свій інтерес. Але тепер в нас бачать рівноцінних партнерів, адже ми будуємо ефективну, прозору, успішну компанію”, – наголосив керівник УДП.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю. Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами. Основу вантажів у 2022 році складають зернові та металургійна

сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

Компанія у 2022 році [збільшила](#) перевезення вантажів порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

Флот УДП у 2021 році [збільшив](#) перевезення вантажів порівняно з 2020 роком на 3,8% – до 1,37 млн тонн.

[Відеоблог Віктора Берестенка. «Велике будівництво» повертається під час війни?](#)

Відеоблог «ШоПочьом» про українську та світову логістику продовжує знайомити глядачів з актуальними темами. Сьогодні його незмінний автор та ведучий, президент АМЕУ Віктор Берестенко розповідає про повернення славнозвісного «Великого будівництва» та схем відмивання коштів, які часто стоять за ним. Невже після того, як перший шок від початку війни минув, чиновники знову взялися за старе? Схоже, що так.

Чому пріоритети знову змістилися?

З одного боку, потрібно дійсно ремонтувати ті дороги, які постраждали у зоні бойових дій. Від них залежить, чи буде безперебійно доставлятися їжа, медикаменти та інша гуманітарна допомога до тих, хто цього потребує. З іншого боку – бажані чиновниками масштаби цього будівництва ставлять під питання ключові пріоритети. То що зараз найважливіше – дороги чи, усе

ж, допомога війську? Таке риторичне питання також ставить Віктор Берестенко, дивуючись масштабам запланованих робіт та їх невідповідності об'єктивним потребам держави.

Трохи цифр для порівняння

Депутати розблокували можливість використання коштів дорожнього фонду, які від початку повномасштабної війни планувалося витратити винятково на військові потреби та виплату боргів. Звісно, масштаби зменшилися. Якщо до початку війни це було 10 млрд грн на місяць при курсі долара 28, то зараз це 3,6 млрд грн на місяць. Коли ми дивимося у порівнянні, здається, що це небагато. Та коли ми аналізуємо з точки зору пріоритетності першочергових потреб держави, то виникає багато запитань.

Майже 200 млрд грн було витрачено на будівництво доріг в рамках згаданої програми до початку повномасштабної війни. Чому нині програму відновлюють? Як раніше кошти на будівництво доріг отримували компанії-фаворити «Укравтодору»? Яких перспектив чекати? Про ці та інші питання у своєму відеоблозі міркує Віктор Берестенко. А ви можете переглянути його новий випуск та дізнатися цікаві для себе факти.

Декілька держав підтвердили фінансування відправлення суден із зерном з України –

Офіс Президента

Декілька держав, зокрема Бельгія, Німеччина і Польща, вже підтвердили фінансування відправлення суден із зерном з України, які йдуть або вже прибули до країн, що потребують продовольства. Про це заявив заступник керівника Офісу Президента Андрій Сибіга, передає [«Інтерфакс-Україна»](#).

Представник Офісу Президента також зазначив, що попередні підтвердження надали Японія, Туреччина та США.

У четвер відбулася нарада керівника ОП Андрія Єрмака щодо реалізації президентської ініціативи Grain from Ukraine за участю представників Банкової, міністерств і відомств, послів України та зарубіжних дипломатів, представників міжнародних організацій. У рамках зустрічі Сибіга закликав усіх присутніх розглянути питання участі в ініціативі України.

Як зазначила посол Німеччини в Україні Анка Фельдгузен, її країна готова продовжувати фінансування відправлення кораблів із зерном до країн, які його потребують.

Посол Туреччини Ягмур Ахмет Гюльдере повідомив, що його країна і зараз розглядає, як може допомогти в реалізації ініціативи Grain from Ukraine, і запевнив, що Туреччина продовжить зусилля щодо продовження роботи “зернового коридору”.

У свою чергу посол Китаю в Україні Фань Сяньжун зазначив, що КНР підтримує кроки із забезпечення глобальної продовольчої безпеки та цінує зусилля, що допомагають пом'якшити кризову ситуацію, зокрема продовження дії зернової угоди.

Представники посольства США в Україні також висловили підтримку українській ініціативі та заявили про готовність працювати, щоб вона була успішною.

Напередодні з Одеського морського порту [вирушило](#) перше судно Nord Vind (прапор – Барбадос) із 27 тис. тонн пшениці для Ефіопії за новою гуманітарною програмою Grain from Ukraine. Суть програми полягає у закупівлі розвинутими країнами українського зерна для тих країн Африки та Азії, які вже сьогодні не мають достатньо їжі.

Лише в обмін на військовополонених: Зеленський назвав умову відновлення експорту російського аміаку через український порт

Україна може погодитися на відновлення експорту аміаку з Росії трубопроводом до українського порту «Південний» і далі Чорним морем лише після того, як відбудеться обмін полоненими за формулою «всіх на всіх». Про це заявив Президент України Володимир Зеленський, передає [«Інтерфакс-Україна»](#).

Щодо експорту аміаку. Ми можемо домовитися, тільки якщо буде реалізовано обмін «всіх на всіх». Ми не хочемо торгувати з Росією, допомагати їм – вони наш ворог. Я сказав, що ми можемо погодитися лише якщо вони обмінюють усіх наших полонених на своїх полонених”, – сказав глава держави, відповідаючи на запитання під час конференції Bloomberg New Economy Forum у

четвер, 17 листопада.

Раніше західні медіа повідомили, що з метою продовження роботи «зернової ініціативи» Росії можуть дозволити експортувати свій аміак тим же коридором, яким Україна зараз експортує продовольство. Перемовини про це буцімто ведуться в рамках ООН, і цей процес включав двосторонні зустрічі в кулуарах G20 на Балі цього тижня. За озвученою інформацією, Росія намагається домовитися про послаблення щодо Россельхозбанка для проведення платежів за власний сільськогосподарський експорт і відновлення роботи аміакопроводу Тольятті–Одеса.

У вересні уже з'являлася інформація про те, що ООН тисне на Україну та Росію з метою [відновити](#) роботу аміакопроводу Тольятті–Одеса для експорту російського аміаку через морський порт «Південний» і далі Чорним морем у рамках «зернової ініціативи». Реагуючи на ці заяви, міністр закордонних справ Дмитро Кулеба наголосив, що Україна [розбиратиметься](#) в деталях ініціативи ООН щодо відновлення роботи аміакопроводу Тольятті–Одеса і не ухвалюватиме жодного рішення, яке суперечило б інтересам країни.

Аміакопроводом Тольятті–Одеса, кінцевою точкою якого є Одеський припортовий завод, раніше здійснювався експорт аміаку виробництва російських ПАТ «Тольяттіазот» (належить російському олігарху Дмитрію Мазепіну) та АТ «Міндобрива» (належить російському олігарху Аркадію Ротенбергу). Постачання припинилися 24 лютого 2022 року, після початку повномасштабного військового вторгнення РФ до України.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією.

У листопаді дію «зернової ініціативи» [продовжено](#) ще на три

місяці – до середини лютого 2023 року.

З іноземного судновласника стягнули майже 65 млн грн за викид пальмової олії в порту «Південний»

За рішенням Господарського суду Одеської області з іноземної компанії-судновласника стягнуто майже 65 млн грн за звинуваченням у забрудненні морських вод України пальмовою олією в 2020 році. Про це повідомив Офіс генерального прокурора.

Прокурори в суді довели, що 30 квітня 2020 року в акваторії морського порту «Південний» під час вивантаження іноземного судна Stavanger стався неконтрольований скид 8,5 тонн суміші пальмового олеїну та пальмового стеарину. У прокуратурі пояснили, що вказані дії є порушенням вимог Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню із суден 1973 року. Згідно з Конвенцією, сторони зобов'язуються дотримуватися її положень задля запобігання забрудненню морського середовища шкідливими речовинами або стоками.

На виконання вказаного рішення суду до бюджету з відповідача вже стягнуто 36,5 млн грн (що за офіційним курсом НБУ станом на 15 листопада цього року становить \$1 млн). Триває робота щодо стягнення решти коштів”, – вказали в Офісі генпрокурора.

У травні 2020 року Держекоінспекція [оштрафувала](#) на \$2,416 млн (65 млн грн) власника судна Stavanger (прапор – Тувалу), з якого 20 квітня стався розлив 8,4 тонни пальмової олії в акваторії порту «Південний». Судно було затримано у порту до оплати штрафу власником.

У червні 2020 року Держекоінспекція поінформувала Морську адміністрацію та капітана порту «Південний» про зняття з судна арешту під гарантії Лондонської Асоціації Власників судів взаємного страхування та після внесення власником судна на депозитний рахунок Господарського суду Одеської області застави у розмірі 26,6 млн грн.
