Шановні керівники підприємств – членів Асоціації портів України «Укрпорт»! Шановні керівники підприємств морської галузі та суміжних галузей економіки України! Шановні колеги та партнери Асоціації «Укрпорт»!

У зв’язку з реорганізацією «Науково-дослідного проектно-конструкторського інституту морського флоту України з дослідницьким виробництвом «УкрНДІМФ» – члена Асоціації «Укрпорт» у філію державного підприємства «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» (члена Асоціації «Укрпорт») Асоціація портів України «Укрпорт» звертається до керівників підприємств, колег та фахівців морського транспорту портового та інших напрямків спеціалізації, інших галузей економіки з проханням та пропозицією щодо підтримки в цей важкий для галузі та Держави період часу нової сфери діяльності – науково-проектно-конструкторської – вітчизняного класифікаційного товариства, провідної організації з забезпечення технічної безпеки діяльності морського та внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

Укладання договорів та фінансування в існуючих умовах розробок необхідної для функціонування підприємств наукової та проектно-конструкторської продукції державним інститутом «УкрНДІМФ» (філія РУ), що має більш ніж 75-ти річний досвід роботи та наопрацювання в сфері морської прикладної науки та

транспортної нормотворчості, буде неоцінним внеском галузевої та промислової спільноти в становлення значно більш широкої кількості та високого рівня послуг, що надається Регістром судноплавства України українським та закордонним замовникам, а також в розвиток галузевої науки в воєнний та в подальшому в мирний час під егідою вітчизняного класифікаційного товариства.

Просимо прийняти до відома та застосувати інформацію про наступне.

Роботи та послуги, що надає Філія РУ:

Підрозділ: **Науково-дослідна лабораторія запобігання забрудненню навколишнього середовища** виконує:

- Розробку робочих технологічних карт на перевантаження навалювальних, насипних, наливних та генеральних вантажів, в упаковках;
- Плани локалізації, ліквідації розливів наливних вантажів для нових портових операторів, користувачів акваторією;
- Звіти з оцінки впливу на довкілля;
- Програми післяпроектного моніторингу для портових операторів, що отримали Висновки з оцінки впливу на довкілля;
- Розробку комплекту нормативних документів для отримання Дозволів на викиди забруднюючих речовин в атмосферу;
- Розробку комплекту документів для отримання Дозволів на спеціальне водокористування у разі наявності артсвердловин, випусків зворотних вод у річку;
- Звіти з інвентаризації відходів, Технічні паспорти, Реєстрові карти. Розробку системи поводження з відходами всіх класів небезпеки на Терміналах.

Підрозділ: **Науково-дослідний Відділ нормування та використання паливно-енергетичних ресурсів** виконує:

- Виконання робіт з розробки науково обґрунтованих норм споживання паливно-енергетичних ресурсів;

- Розробку рекомендацій щодо впровадження енергозберігаючих технологій на об’єктах та підприємствах у галузі морського та річкового транспорту, підприємствах інших галузей.

Підрозділ: **Науково-дослідний конструкторське-технологічний відділ модернізації суден** виконує:

- Аналіз відповідності суден вимогам міжнародних конвенцій, директив та Правил класифікаційного товариства;
- Розробку технічної експлуатаційної документації суден та розрахунків по остійності судна, надводного борту, місткості та інш;
- Розробку технічної документації суден при виконанні робіт з модернізації, переобладнання суден та під час проведення суднoремонтних робіт та зміни типу або призначення суден;
- Розробку організаційно-технічних заходів щодо запобігання та ліквідації пожеж на судах, технічних заходів щодо запобігання забрудненню з суден;
- Розробку проектів разових перегонів суден.

Підрозділ: **Відокремлений структурний підрозділ «Українське вантажне бюро»** виконує:

- Розробку Декларації на безпечний вантаж (генеральний, навалювальний, наливний);
- Розробку Декларації на небезпечний вантаж (генеральний, навалювальний, наливний);
- Складання Свідоцтва про стан вантажу на час навантаження (навалювальні вантажі);
- Протокол випробувань;
- Розробку Висновку про транспортну класифікацію вантажу, матеріалу, виробу;
- Розробку Свідоцтва про відповідальність тари та упаковки;
- Розробку Паспорту безпеки речовини, матеріалу, виробу.

Підрозділ: **Відокремлений структурний підрозділ «Науково-виробничий центр «Зварювання та відновлення деталей»** виконує:

- Роботи по відновленню деталей ДВС;
- Ремонтні роботи деталей суден днопоглиблювального флоту;
- Відновлення та виготовлення перевантажувальної техніки та оснастки;
- Роботи з механічної обробки деталей;
- Усі види зварювальних робіт та робіт з наплавлення, експериментальні також;
- Відновлення деталей автомобільної та автотракторної техніки.

Підрозділ: **Відділ сертифікації систем менеджменту (ГУ РУ)** виконує:

- Сертифікацію систем управління на відповідність наступним стандартам: ДСТУ ISO 9001 (ISO 9001:2015); ДСТУ ISO 14001:2015 (ISO 14001:2015), ISO45001:2018 та інші в системі Регістра та міжнародній системі сертифікації SIC (System of International Certification);
- Сертифікацію згідно стандарту ISO 37001:2018 «Системи управління щодо протидії корупції»;
- Сертифікацію згідно стандарту ISO 45001:2018 «Системи управління охороною здоров’я та безпеки праці»;
- Сертифікацію згідно стандарту ISO 14001:2015 «Система екологічного управління».

Просимо Вас ефективно розпорядитись наданою інформацією та з гордістю ***відмічаємо***, що не зважаючи на складну ситуацію в країні, фахівці Регістра судноплавства України продовжують якісно реалізовувати основну функцію своєї діяльності – забезпечення безпеки судноплавства.

З питань співробітництва звертатися до державного підприємства «Класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України»

+38(044)321 32 66

Зерновий коридор: СКЦ оглядає учетверо менше суден за потребу – АМПУ

Через блокування представниками Росії роботи Спільного координаційного центру (СКЦ) у Стамбулі, інспектори встигають оглянути лише чверть від необхідної кількості суден, що ідуть у рамках Ініціативи про безпечне транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів у Чорному морі, і це призводить до їх накопичення у Босфорі. Про це заявив заступник голови ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) Дмитро Барінов, повідомляє прес-служба АМПУ.

Через блокування з боку Росії роботи СКЦ, станом на 31 січня 118 суден очікують на проведення інспекції в територіальних водах Туреччини (96 на вхід в порти під завантаження, 22 – на вихід, з агропродукцією). За минулий тиждень відбулось лише 20 інспекцій, при мінімально необхідних – 84″, – сказав Барінов під час експертної дискусії «Умови успіху «Шляхів солідарності» у вівторок, 31 січня.

За даними АМПУ, за час дії зернового коридору з портів Великої Одеси вийшло 689 суден, які експортували 19,1 млн тонн українського продовольства до країн Африки, Азії та Європи.

За умови стабільного функціонування зернового коридору цей

показник мав би становити понад 28 млн тон", – зауважив Барінов.

Упродовж січня кількість виходів суден із українських портів трималася на одному із найнижчих показників за всі місяці існування «зернової ініціативи» – в середньому по 2-3 судна на день.

3 жовтня 2022 року українські порти вимушені працювати менше ніж на половину своєї потужності, а обсяги недопостачання зернових на світовий ринок оцінюються у 2-3 млн тонн щомісяця. При цьому у Босфорі в черзі на інспекцію через саботаж представників Росії в СКЦ стоять понад 100 суден. Середній час очікування – від 2 до 5 тижнів, в результаті трейдери і судновласники зазнають збитків понад $20 тис. за кожен день простою.

Наприкінці липня 2022 року 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. Перше завантажене судно в рамках Ініціативи вийшло з Одеського порту 1 серпня.

На зустрічі у Стамбулі у листопаді погоджено продовження дії Ініціативи з безпечного транспортування агропродукції через Чорне море під егідою ООН ще на 120 днів – до середини березня 2023 року.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

Морські порти України за підсумками 2022 року обробили 59 млн т вантажів

Морський транспорт торік забезпечив 54% українського експорту

Українські морські порти за підсумками 2022 року скоротили вантажообіг на 61,4% у порівнянні з 2021 роком – до 59 млн т. Про це повідомляє Адміністрація морських портів України на сторінці у Facebook.

Експортна перевалка вантажів портовиками скоротилася на 59,5% р./р. – до 47,8 млн т, а імпортна – на 74,2%, до 6,2 млн т. Серед лідерів за номенклатурою вантажів є зернові – 28,8 млн т, та наливні – 4,8 млн т. Морський транспорт торік забезпечив 54% українського експорту.

Зазначимо, від початку воєнних дій в Україні морські порти закрили через мінування морських шляхів та загрози піратства з боку кораблів Чорноморського флоту РФ. При цьому початок року морські порти розпочали з позитивною динамікою. Зокрема, порт «Південний» у січні 2022-го збільшив перевалку руди на 5% – до 2,25 млн т, та загальну обробку вантажів на 37,9% – до 5,105 млн т.

Безумовним досягненням 2022 року стало підписання та пролонгація до 18 березня 2023 року «зернової ініціативи», яка дала змогу розблокувати порти Великої Одеси.

«2022 рік повинен був стати роком розбудови портової інфраструктури, і ми почали його дуже потужно. Але дата 24 лютого докорінно змінила наші плани. Минулий рік став роком боротьби. Одним з головних завдань нашої команди в умовах блокування роботи більшості українських портів було розвинення транспортної логістики Дунайського регіону. Тож дунайські порти показали найкращі результати роботи за всі роки незалежності України», – ідеться у повідомленні.

Порт Рені за підсумками 2022 року перевищив показники вантажопереробки у 5 разів р./р. – до 6,82 млн, порт Ізмаїл – вдвічі, до 8,89 млн т, а Усть-Дунайськ – в 12,3 раза, до 785 тис. т.

«Попри те, що дунайські порти залучили майже всі наявні потужності для перевалки вантажів, потенціал для подальшого розвитку у 2023 році є. Це модернізація портової інфраструктури, будівництво нових терміналів, продовження робіт з днопоглиблення та залучення інвестицій», – прокоментував керівник ДП «АМПУ» **Олексій Вострiков**.

Нагадаємо, за підсумками 2021 року українські морські порти скоротили перевалку руди на 14,8% в порівнянні з 2020 роком – до 37,75 млн т. Загальний вантажообіг зменшився на 3,8% р./р. – до 153,07 млн. т.

Українські металурги дуже постраждали і продовжують страждати від блокади морських портів. За підсумками 2022 року експорт залізної та марганцевої руди скоротився на 45,9% у порівнянні з 2021-м – до 23,98 млн т. При цьому, в першому кварталі було експортовано близько 10,6 млн т сировини – 44% від загального об’єму експорту за рік.

Вадим Колісніченко

Зерновий коридор: ООН працює над продовженням угоди

Над продовженням Ініціативи про безпечне транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів у Чорному морі триває робота, її не заблоковано. Про це заявила координаторка системи ООН в Україні Деніз Браун, передає «Інтерфакс-Україна».

Чорноморська зернова ініціатива не заблокована. І це надзвичайно важливо", – сказала Браун зустрічі із журналістами у Києві у вівторок, 31 січня.

Вона додала, що є складнощі, але над ними триває робота. Однак підкреслила, що ініціатива «може робити більше».

Ми не можемо дозволити їй закінчитися. Повірте, ми не дозволимо припинення. Ми не можемо собі цього дозволити, і Україна не може", – наголосила координатора ООН.

Браун нагадала, що ініціатива має бути продовжена у березні.

Перед минулим продовженням ініціативи у листопаді ми витратили дуже багато часу у вересні, жовтні, опрацьовуючи багато моментів", – сказала вона.

Станом на 30 січня в рамках зернової ініціативи порти Великої Одеси відправили 687 суден із вантажем 18,9 млн тонн агропродукції до країн Африки, Азії та Європи.

Упродовж січня кількість виходів суден із українських портів трималася на одному із найнижчих показників за всі місяці існування «зернової ініціативи» – в середньому по 2-3 судна на день.

3 жовтня 2022 року українські порти вимушені працювати менше ніж на половину своєї потужності, а обсяги недопостачання зернових на світовий ринок оцінюються у 2-3 млн тонн щомісяця. При цьому у Босфорі в черзі на інспекцію через саботаж представників Росії в СКЦ стоять понад 100 суден. Середній час очікування – від 2 до 5 тижнів, в результаті трейдери і судновласники зазнають збитків понад $20 тис. за кожен день простою.

Наприкінці липня 2022 року 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. Перше завантажене судно в рамках Ініціативи вийшло з Одеського порту 1 серпня.

На зустрічі у Стамбулі у листопаді погоджено продовження дії Ініціативи з безпечного транспортування агропродукції через Чорне море під егідою ООН ще на 120 днів – до середини березня 2023 року.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

Порти Батумі та Констанца хочуть зв’язати регулярною поромною лінією

Грузія та Румунія ведуть роботу над проектом регулярної морської лінії між портами Батумі та Констанца, яка функціонуватиме у пасажирських та вантажних цілях. Про це повідомив консул Румунії в Грузії Маріус Пандалея, пише BlackSea News.

Ми працюємо над відкриттям морської лінії між портами Батумі та Констанца. Цей проект є дуже важливим як для Грузії, так і для Румунії, оскільки він створить прямий зв’язок між двома країнами. Ми дуже оптимістично дивимося на цю ініціативу і сподіваємось, що побачимо цю поромну лінію в найближчому майбутньому”, – заявив Пандалея.

Проект регулярного поромного сполучення між портами Батумі та Констанца набув особливої актуальності на тлі зростання інтересу міжнародних перевізників до Серединного транзитного маршруту. У випадку, якщо його вдасться здійснити, пором буде однією з ліній, що дозволяє безпосередньо перевозити вантажі з Азії до Європи.