Олександр Кубраков, Віце-прем’єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури: розвиток Дунайського портового кластеру

Розвиток Дунайського портового кластеру: відтепер судна з осадкою 6,5 метра можуть проходити гирлом Бистре

Згідно з розпорядженням від 16 лютого, виданим портом «Ізмаїл», прохідна осадка суден на ділянці від 0-го кілометра гирла Бистре річки Дунай до 77-го кілометра Кілійського гирла становить 6,5 метра, а від 77-го кілометра до 116-го кілометра Кілійського гирла – 7 метрів.

На початку повномасштабного вторгнення максимальна осадка становила тільки 3,9 метра.

Відновлення української економіки у 2023 році буде

мінімальним – ЄБРР

Реальний валовий внутрішній продукт (ВВП) України у 2023 році демонструватиме лише незначне зростання порівняно з минулим роком через наслідки російської військової агресії. Такий погіршений оновлений прогноз оприлюднив Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) у четвер, 16 лютого.

Серед окремих економік і регіонів ЄБРР Банк прогнозує зростання ВВП України на 1% цього року (зниження з 8%, прогнозованих у вересні минулого року). Прогноз банку на 2024 рік – зростання на 3%", – ідеться у документі.

Зазначається, що на економіку України й надалі сильно впливатимуть воєнні чинники.

Якщо не відбудеться значних стратегічних змін на полі бою, зростання ВВП України [навіть] у 2024 році, найімовірніше, буде млявим, але принаймні позитивним", – прогнозують у банку.

За оцінками ЄБРР, реальний обсяг виробництва в Україні стабілізується на рівні 70% від довоєнного рівня.

Інфляція в Україні залишиться набагато вищою за цільовий рівень 5%.

Лідерами з економічного зростання в регіоні Східної Європи та Кавказу, залишаться Грузія та Вірменія, але його темпи сповільняться удвічі-утричі у порівнянні з минулим роком.

Міністерство економіки у січні підтвердило прогноз зростання економіки України в 2023 році на 3,2%, незважаючи на погіршення Нацбанком свого прогнозу з 4% до 0,3%.

Міжнародний валютний фонд (МВФ) прогнозує зростання ВВП України у 2023 році на 1% після зниження на 33% у 2022 році.

Ізмаїльський порт прийняв партію технічної солі з Єгипту

Ізмаїльський морський порт на початку лютого прийняв судно з Єгипту, яке імпортувало технічну сіль для потреб дорожньої галузі України. Про це повідомила прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

Ізмаїльська філія ДП «АМПУ» допомагає дорожникам з постачанням технічної солі для якісного зимового утримання автомобільних доріг загального користування. Через вторгнення Росії на територію нашої держави, діяльність солевидобувних підприємств, спроможних видобувати необхідний об’єм технічної солі для потреб дорожньої галузі, на даний час призупинена.

Спільними зусиллями разом з Міністерством інфраструктури України та підпорядкованими йому відомствами – АМПУ та Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури України, вдалося організувати постачання технічної солі з Арабської Республіки Єгипет. Саме порт Ізмаїл прийняв перші судна та баржі з технічною сіллю, яка вкрай необхідна для забезпечення сталого проїзду дорогами загального користування під час настання зимової негоди та ожеледиці”, – наголосив в.о. голови ДП «АМПУ» Олексій Востріков.

Ізмаїльський морський порт розташований в акваторії Кілійського гирла річки Дунай. Кількість вантажних причалів – 24, довжина вантажного причального фронту – 2,7 кілометра. У

порту працюють портові оператори ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», ТОВ «Сервіспорт», ТОВ «Вілле Форте Україна», ТОВ «Нью Енерджі» та ТОВ «Ізмаїльський елеватор».

У 2022 році, Ізмаїльський порт збільшив обробку вантажів порівняно 2021 роком у 2,2 разу – до 8,89 млн тонн.

Кілійський завод УДП перейшов на капітальні ремонти суден з повним фарбуванням корпусу

Кілійський суднобудівно-суднoремонтний завод (КСБСРЗ), структурний підрозділ ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП), розпочав капітальні ремонти барж з повним фарбуванням корпусу. Про це повідомив Генеральний директор УДП Дмитро Москаленко.

Як і обіцяли минулого року, переорієнтовуємо КСБСРЗ на капітальні ремонти, які на відміну від локальних, суттєво продовжують термін експлуатації баржі без необхідності повторно виводити її з експлуатації", – написав Москаленко у Facebook.

Першими через комплексний ремонт з підняттям на сліп пройшли баржі-секції SLG-007 та С-406. На суднах здійснені ремонт механізмів, заміна всіх проблемних ділянок металу корпусу та повне фарбування – корпусу, палуби та кришок. Раніше фарбування проводилося лише на ділянках із заміненим металом.

На баржі С-406 вже виконано практично всі необхідні роботи.

Цього тижня її спущено на воду, перевірено на водотечність, справність якірного пристрою та люкових закрить кришок. Пред'явлено представнику Регістру судноплавства України для отримання документів на 5-річний термін роботи. Залишилися завершальні роботи із фарбування кришок на плаву.

На SLG-007 всі роботи закінчені, очікуються регістрові документи.

Раніше стандартні роботи на КСБСРЗ з повернення баржі в експлуатацію в середньому займали близько 25 днів. Роботи з повним фарбуванням баржі додають близько двох тижнів, збільшуються і витрати матеріалів. Але з точки зору ефективності використання флоту це виправдано. Подовжується термін експлуатації баржі без повторних ремонтів", – наголосив Москаленко.

Подальший ремонт тоннажу проводитиметься на такому ж рівні. Вже розпочато ремонт барж С-408, С-445, SLG-009, в очікуванні ремонту баржі SLG-008, С-455, ДМ-2114 та ДМ-2170. Також у ремонті на заводі перебувають теплоходи «София», «Челябинск» (нова назва – «Олешки»), «Николай Будников». На теплоході «Капитан Глушко» ремонтні роботи завершено, судно чекає на документи Регістру на продовження терміну плавання.

Раніше стало відомо, що УДП планує приєднати ХОСП «База технічного обслуговування флоту» (БТОФ) до КСБСРЗ і створити єдиний судноремонтний підрозділ.

КСБСРЗ спеціалізується на будівництві корпусів суден та суднoремонті будь-якої складності. Підприємство будує річкові судна та судна типу «річка-море» (баржі, танкери, самохідні землевивізні шаланди, ліхтери, хімовози, контейнеровози, яхти), ремонтує річкові та морські буксири, несамохідні та самохідні суховантажні та наливні судна. За роки незалежності України завод збудував понад 150 корпусів суден, понад 60 барж типу SL, SLG, EVRO – TAF, FNG, RTS, відремонтував понад 1400 одиниць флоту.

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.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» одержало понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.

«Маємо завдання вдвічі-втричі наростити щомісячну перевалку агропродукції в Ізмаїлі». Інтерв'ю керівника Маріупольської інвестиційної групи Павла Плотнікова

Продовжуємо відслідковувати діяльність Маріупольської інвестиційної групи (МІГ), відомого портово-логістичного інвестора, власника зернового терміналу «Укртрансагро» в

Маріуполі. Внаслідок варварських російських бомбардувань та подальшої окупації міста група втратила всі матеріальні активи. Минулої весни група шукала можливості продовжувати діяльність і перереєструвала свої компанії у Вінниці. Про те, як маріупольцям довелося фактично наново створювати бізнес та освоювати Дунайський регіон, в інтерв'ю «Портам України» розповів керівник групи Павло Плотніков.

— Минулої весни група змінила місце юридичної реєстрації. Що було далі? Які етапи пройшли?

— Так, навесні ми перереєстрували всі компанії групи у Вінниці. Тоді у нас почалися проблеми з платежами, треба було починати хоча би частково відновлювати бізнес. Орендували новий офіс, сформували необхідний мінімальний колектив зі співробітників, які на той момент змогли приєднатися до команди. Далі було обговорення з власниками: куди ми рухаємось, які напрямки розвиваємо.

Розглядали чотири напрямки зернового бізнесу: перевалка на Дунаї, експорт до ЄС машинами, експорт до ЄС вагонами, експорт з Вінниці контейнерами з попереднім стафіруванням. Аналізували кожен напрямок. Коли побували в Польщі та вивчили особливості логістики в ЄС (на той момент черги вагонів становили близько 30 днів, машини стояли по два тижні), вирішили зосередитись на тому напрямку, який розуміли, добре знали, а саме — на перевалці на Дунаї.

Ми інвестували у склади в Ізмаїлі. Нині маємо два склади загального обсягу одноразового зберігання 5 тис. тонн. На сьогодні ми стабільно відвантажуємо агропродукцію баржами — близько 10 тис. тонн на місяць. Плани виходу до Європи залишаються, ми від них не відмовляємося, продовжуємо вивчати й аналізувати — але все поки що пов'язане з ціноутворенням та логістикою.

— Які підрозділи зараз працюють? Чим займається кожний підрозділ? Наскільки змінилася бізнес-модель?

– Зараз у групі працюють два підрозділи – зерновий та морський бізнес.

У зерновому бізнесі (UTA Group) відбуваються основні бізнес-процеси – закупівля зернових, стивідорна діяльність, лабораторний аналіз із подальшим продажем на експорт. Наземною логістикою, а саме автоперевезеннями, ми зараз не займаємося через втрати власних машин. У міру розширення діяльності залучаємо до роботи колишніх співробітників компанії, які радо повертаються до групи, формується стабільна, надійна команда. Можна сказати, що зерновий бізнес відновлено частково, якщо порівнювати з довоєнним періодом через втрати матеріальних активів у Маріуполі.

Морський бізнес (Maritime Logistics) продовжує працювати у повному обсязі. Зараз компанія зосереджена на наданні послуг фрахтового брокерства, бере судна у тайм-чартер.

Активно займаємося поглибленим аналізом ринку, аналітикою, готуємо прогнозні дані. Також аналізуємо вартість суден, вивчаємо можливість придбання власного.

– Вашим базовим портом став Ізмаїл. Коли розпочали перевалку? Якою портовою інфраструктурою оперуєте? Плануєте розширювати потужності?

– Так, сьогодні наш базовий порт – Ізмаїл. Як я вже казав, оперуємо складами обсягом близько 5 тис. одноразового зберігання, у липні провели їхню реконструкцію. У серпні розпочали відвантаження баржами. Ми веземо машинами зерно з усієї України на склади, а потім баржами – до Констанци.

Наразі додатково інвестуємо у склади, хочемо збільшити обсяг одноразового зберігання до 9 тис. тонн. Розглядаємо варіанти виходу на глибоководні причали, щоб розширити ринок продажів та бути більш гнучкими.

– Як змінювався місячний обсяг перевалки? Є можливості нарощувати місячний показник?

– Протягом минулого року ми відвантажували стабільно 8-10 тис. тонн на місяць. Обсяги перевалки залежали від попиту. Якщо Одеса нарощує приймання, то на Дунаї стає складніше закуповувати, накопичувати, але в принципі за ці пів року вантажопотік у нас був стабільний. У плані – вийти на 20-30 тис. тонн відвантаження на місяць через збільшення обсягів одноразового зберігання складів.

– Ви заходили на новий регіональний ринок. Яка специфіка та проблеми роботи в Дунайському регіоні? Як оцінюєте конкурентне середовище та перспективи роботи на Дунаї?

– Головна проблема Рені та Ізмаїла полягає в тому, що вони не були заточені під такий вантажопотік. Через війну до цих портів ринув майже весь експорт країни, частково навіть імпорт, до чого вони не були готові. Звідси й проблеми.

Перспективи однозначно є, багато хто почав вкладати в інфраструктуру, навіть у будівництво терміналів. Але моя думка, що якщо порти Одеси почнуть стабільну роботу та відвантаження, то обсяги Дунаю різко скоротяться. Тут йдеться про обмеження флоту: судна, які менше ніж 15 тис. тонн, вантажитимуться на Дунаї, все, що вище – в одеських портах. Але це можливо тільки за постійної, стабільної роботи, а поки що такої немає. У будь-якому випадку ціноутворення при відвантаженні панамаксів буде набагато вигіднішим, і конкурувати з Одесою буде складно.

– Яка номенклатура вантажів переважала минулого року? Які фактори впливали?

– Ми минулого року працювали з базовими культурами – пшеницею та кукурудзою – через їхню швидку оборотність. Нішеві культури (ріпак, сорго) здебільшого прямують на експорт до ЄС машинами, оскільки ці види культур потрібно довше накопичувати, вони довго займають місце на складі, тому ми з ними поки що не працюємо.

– Як була налаштована логістика вантажопотоків

зернових минулого року?

– Нікого не здивую, якщо скажу, що поточна логістика дуже складна. Плюс постійний фактор невизначеності. Є відвантаження залізничні, є відвантаження автотранспортом, відвантаження контейнерами. Усі напрямки працюють – у різних пропорціях, з різними простоями, зі своїми складнощами. Якщо брати постійний вантажопотік, що йде з полів, то фактично він перерозподіляється за трьома напрямками: Одеса, Дунай та Європа. Якщо збільшуються простої через затори в напрямку Європи – вантажопотік перерозподіляється на Одесу та Дунай. Якщо перевалка в Одесі сповільнюється або зупиняється через перебої з електропостачанням або зупинку «зернового коридору» – вантажопотік прямує на Дунай.

Багато фермерів шукають можливість організувати додаткову переробку з метою отримати додану вартість: хтось починає робити борошно, хтось олію. Найскладніша ситуація в логістиці у Східного регіону, де перевезення дуже затратні, велика кількість обстрілів – найчастіше фермери продають продукцію, просто прагнучи вийти «в нуль» або з мінімальною маржею – щоб хоч якось врятувати свій урожай.

– З якими проблемами зіткнулася наземна логістика минулого року?

– Ефективність будь-якої логістики оцінюється в оборотності транспорту. Тому, коли судна стоять по 25-30 днів у Сулині чи машини по 15-20 днів на кордонах (а вагони – і по 30 днів), складно говорити про ефективну оборотність. Зараз логістика дуже дорога, планування у логістиці фактично немає. Найбільша проблема для всіх видів логістики – це бойові дії на території нашої країни, що призводить до простоїв, відсутності нормальної роботи. І ніхто не застрахований від втрати майна через бойові дії та хаотичні обстріли на багатьох територіях, мінну небезпеку.

– Зрозуміло, що прогнозувати зараз вкрай складно, але,

очевидно, група має певні базові орієнтири, яких планує дотримуватися. Які очікування від 2023 року?

– Головне очікування від 2023 року, як і в усіх українців – щоби закінчилася війна і ми перемогли. Щодо бізнесу, звичайно, розраховуємо, що запуститься процес компенсації збитків. Група зазнала збитків близько $10 млн через втрату майна в Маріуполі під час військових дій.

За зерновим напрямком стоїть завдання наростити щомісячну перевалку агропродукції вдвічі-втричі завдяки розширенню складських приміщень в Ізмаїлі. Також розглядаємо інвестиції до Одеського порту. Продовжуємо аналізувати можливості відвантаження автотранспортом до ЄС, триває опрацювання експорту нішевих культур. Сподіваємося, що наступного року буде налагоджений механізм логістики в ЄС без тривалих простоїв.

Щодо морського бізнесу, то в планах – нарощувати обсяги послуг із фрахтового брокерства, тайм-чартерів шляхом власних аналітичних досліджень та прогнозів. Також плануємо запустити й розвивати агентування на Дунаї.

Складно загадувати щось довгострокове, коли кожен день наша країна зазнає обстрілів, які призводять до блекаутів, що позначається і на бізнесі. Рухатимемося маленькими, але впевненими кроками вперед, роблячи свій внесок у розвиток агрологістики нашої країни. Ми не зупинилися у 2014-2015 роках – не зупинимося і зараз.

Іншої країни у нас немає, і ніхто, крім нас, її не розвиватиме.