

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.

З 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 Востріков**.

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.

З 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.

Експорт зерна скоротився на третину у січні

Експорт зернових з початку 2022-2023 маркетингового року (МР, липень 2022 – червень 2023) станом на 1 лютого становить 26,701 млн тонн проти 38,625 млн тонн на відповідну дату минулого МР.

За інформацією Державної митної служби, експорт основних зернових зменшився, зокрема:

- **кукурудзи** – на 3,3%, до 15,12 млн тонн
- **пшениці** – на 43,4%, до 9,662 млн тонн;
- **ячменю** – утричі, до 1,815 млн тонн.

Крім того, **борошна** експортовано 82,6 тис. тонн проти 63,8 тис. тонн роком раніше, зокрема пшеничного – 78,8 тис. тонн проти 62,7 тис. тонн.

Експорт зернових у січні становив 3,995 млн тонн проти 6 млн тонн за аналогічний місяць попереднього року.

При цьому експорт **пшениці** збільшився на 8,6% – до 1,251 млн тонн. Експорт інших основних зернових зменшився, зокрема:

- **кукурудзи** – на 44,6%, до 2,496 млн тонн;
- **ячменю** – на 33,9%, до 189 тис. тонн.

Крім того, **борошна** експортовано у січні 13,6 тис. тонн проти 4,1 тис. тонн роком раніше, зокрема пшеничного – 13,2 тис. тонн проти 4 тис. тонн.

Вже половина флоту УДП працює за оптимізованими штатними розписами

Екіпажі 12 суден ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) перейшли на роботу за новими оптимізованими штатними розписами. Про це повідомила прес-служба пароплавства.

Екіпажі 12 суден УДП перейшли на роботу за новими штатними розписами. Це майже половина флоту, що перебуває в експлуатації”, – вказала прес-служба.

У 2022 році в УДП розпочалася реформа комплектування екіпажів. На кожному судні передбачено три судноводія, завдяки чому баржевий караван може працювати в режимі 24/7, і оборот флоту зростає на 30%. Водночас, загальна кількість членів екіпажу дещо зменшується.

Проте за рахунок збільшення обороту і оптимізації складу команди суттєво зростають зарплати (до рівня європейських судноплавних компаній). Вивільнені члени екіпажів перерозподіляються на інші судна. Нікого не втрачаємо – всі, хто хоче працювати, залишаються з роботою”, – наголосили в УДП.

Наразі команди УДП можуть обирати один з двох штатних розписів для свого типу суден: для буксирів-двотисячників типу «Рига/Іваново» та «Запорозьке» це 9 або 10 членів екіпажу (залежно від кількості механіків), ля самохідних суден типу «Капітан Антипов» – 7 або 8 членів екіпажу.

Обов’язковою умовою є наявність трьох судноводіїв. Як мінімум два з них з категорією «С» (капітан і старший помічник капітана/або змінний капітан). Третій судноводій (другий помічник капітана) може бути з категорією «А». Під час рейсу він вивчає специфіку Дунаю, отримує необхідний досвід для

здобуття категорії «С» у перспективі.

За новим штатним розкладом вже працюють екіпажі теплоходів «Ігор Момот», «Михаил Попов», «Задонск» («Чигірін»), «Русе», «Константин Борисов», «Капитан Мещеряков», «Капитан Жидков», «Механик Ян», «Григорий Морозов», «Капитан Ширков», «Механик Сушков» та «Капитан Гайдай». Найближчим часом до них приєднаються екіпажі теплоходів «Загорск» («Чугуїв»), «Хабаровск» («Маріуполь») та перший із «трьохтисячників» – «Кузьма Галкин» («Миколаїв»).

Поступово до переходу до скорочених екіпажів готуються й інші судна.

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.
