

Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крук взяв участь у парламентських слуханнях на тему: «План відновлення України від наслідків війни»

Сьогодні, 24 березня 2023 року, у форматі відеоконференції на базі платформи **Zoom**, комітет Верховної Ради України з питань економічного розвитку, за ініціативи Українського союзу промисловців і підприємців, провів слухання на тему: «**План відновлення України від наслідків війни**».

Асоціацію портів України “Укрпорт” представляв Президент Асоціації Ю.Б.Крук.

У слуханнях взяли участь більш 220 осіб з числа представників Верховної Ради України, Уряду, НБУ, НАНУ, структурованих об’єднань та організацій промисловців, підприємців, роботодавців, профспілок.

«Якщо побачимо, що Зернова угода не дає потрібного

ефекту – будемо розглядати план Б». Інтерв'ю заступника міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрія Васькова

Україна вдруге добилася пролонгації Зернової ініціативи на 120 днів. Новий раунд перемовин відбувався на фоні тривалого саботажу росією інспекційних перевірок суден в Босфорі та спроб висунути нові умови щодо роботи коридору. Ініціатива довела свою важливість для світової продовольчої безпеки, та все одно – це тимчасова міра. І якщо вона не принесе очікуваного результату, Україна може перейти до плану Б. Які позиції відстоювала наша країна і що передбачає запасний варіант, в інтерв'ю «Портам України» розповів заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков.

– Зернова ініціатива пролонгована ще на 120 днів. Наскільки важкими були перемовини цього разу?

– Ми одразу розуміли, що це продовження буде складним, тому що бачили весь цей час позицію та дії рф. Ми зі своєї сторони пропонували партнерам подовжити Ініціативу на один рік. Напередодні пролонгації, 17 березня, росія публічно заявила, що підтверджує пролонгацію лише на 60 днів. Проте в підписаній угоді було зафіксовано, що подовження можливе або на той самий термін, тобто 120 днів, або необхідно вносити зміни та перепідписувати нову угоду всіма сторонами. Не було підписано ніякої угоди, яка би визначала інший термін дії, ніж 120 днів.

Отже, де-юре продовжено діючу угоду строком на 120 днів. Де-факто маємо заяву рф, в якій йдеться про нові умови з їхньої

сторони і термін 60 днів. Більшість із цих умов не в компетенції України, тому зараз ми чекаємо на реакцію та позицію партнерів.

– З якими пропозиціями наша країна заходила на переговори?

– Зазначу, що ніяких перемовин в чотиристоронньому форматі ми не ведемо. Ми постійно в діалозі з нашими партнерами по угоді – ООН та Туреччиною – та іншими стратегічними партнерами з метою підвищення ефективності агроекспорту.

У цьому форматі ми постійно наголошували на трьох моментах. По-перше, збільшити термін угоди на один рік. По-друге, нормалізувати роботу інспекцій, усунути штучні перепони з боку росії та забезпечити таку кількість інспекцій на добу, яка не буде призводити до накопичення суден в черзі та гальмувати експорт агропродукції. По-третє, долучити до ініціативи порти Миколаївського регіону.

– Тобто точну кількість інспекцій не називаємо?

– На сьогодні ми стикнулись із проблемою, у якої дві складові: перша – мала кількість інспекційних груп з боку рф, друга – перевищення представниками рф у складі цих груп вимог до перевірок суден, що призводить до збільшення часу перевірки – іноді до п'яти годин. Тому важко вказати необхідну кількість інспекційних груп, якщо при цьому час інспекцій кожного судна буде штучно збільшуватися. Тут важливо, щоб інспекційні групи своєчасно перевіряли хоча б усі заплановані на добу та погоджені до інспекцій судна. На жаль, виконується лише половина узгодженого плану.

– Яка зараз ситуація з перевірками суден в Босфорі? Цей показник неухильно знижувався чотири місяці поспіль і в лютому досяг чотиримісячного мінімуму. Чи очікуєте ви нормалізації ситуації?

– Ще восени 2022 року кількість інспекцій почала знижуватися. Така динаміка спостерігається і нині. У березні в середньому

маємо три інспекції на вхід на добу та приблизно стільки ж на вихід. У результаті 12-15 млн тонн зернових вантажів було недоекспортовано за п'ять місяців – саме через перепони з інспекціями. Ми говоримо про це з жовтня минулого року, і наші партнери намагаються це питання вирішити. Проте поки що важко давати якісь прогнози. Будемо чекати на реакцію партнерів.

– Чи немає можливості виключити з договору пункт про експорт російського аміаку через порт «Південний»? Адже від початку було відчуття, що цей пункт росіяни включили як інструмент тиску та маніпуляцій.

– Від початку було вказано, що угода стосується експорту аграрної продукції та добрив. Наголошую, що мова йшла саме про експорт. На момент підписання Зернової ініціативи в Україні на зберіганні була певна кількість аміаку, про експорт якого і йшлося. Ініціатива дозволяла вивезти наявні обсяги, але не було жодного випадку, коли вантаж був заявлений до експорту і за ним прийшло судно. Що стосується транзиту, в тому числі через трубопровід Тольятті – Південний, то при підготовці Зернової угоди це питання не підіймалося й у тексті Угоди про транзит також нічого не зазначено. Те, що зараз про це йдеться у заяві РФ – це, по суті, нова вимога, яке не стосується Ініціативи. А будь-яка нова вимога повинна відповідати інтересам України.

– Чи не здається, що Зернова ініціатива навмисно стримується, щоб витіснити наше зерно з традиційних ринків?

– Думаю, що річ в іншому – послабити українську економіку і через стримування ринку агроекспорту намагатись отримати для себе якісь блага. Якщо говорити про наш локальний інтерес, то існування Ініціативи безперечно позитивно впливає на нашу агрогалузь – це маршрут найбільш вигідний з точки зору логістики. Якщо говорити глобально – важливість Ініціативи доведена цифрами та підтверджена експертами. Якщо тільки починаються розмови про ризики закриття Ініціативи – у світі ціна зростає. Продовжено Ініціативу – і світові ціни одразу

падають. Окрім того, мова йде про десятки мільйонів людей, оскільки по деяких позиціях експорту агропродукції Україна займає перше місце у світі, по інших – входить у топ-3, топ-5. Україна – ключовий постачальник агропродукції у світі. Без українського експорту продовольча криза значно загострюється, що запустить інші процеси, які негативно будуть впливати на ситуацію в світі – конфлікти, нові війни, міграція, не говорячи вже про смерті від голоду. Без перебільшення: для стабільності світового продовольчого балансу – це дійсно ключовий проєкт.

– Чи є шанс наступного разу розширити ініціативу – за рахунок інших вантажів та відкриття портів Миколаївського регіону?

– Ми цього прагнемо і над цим працюємо. З огляду на поточну ситуацію чекаємо на реакцію наших партнерів. Виходячи з цього будемо розуміти перспективи. Якщо це не вдасться, то розглядаємо план Б.

– Про який план Б йдеться?

– Верховна Рада прийняла закон, який передбачає компенсацію державою можливих збитків, спричинених військовою агресією рф. Тому ми вимушено розглядаємо варіант роботи без Зернової ініціативи. Але ціни на продовольство у світі в цьому випадку точно зростуть. Тому всі, хто зацікавлений в стабільному світовому ринку, мають зараз працювати над тим, щоб Ініціатива була продовжена та розширена. Ми постійно знаходимось у цих діалогах. Який варіант буде обраний – стане зрозуміло трохи пізніше.

– То який із варіантів для нас кращий – продовження Ініціативи чи відкриття моря?

– Для світу і для нас буде кращим повне відновлення судноплавства. Це наш пріоритет. І це наше право як держави згідно з міжнародними конвенціями. Зернова ініціатива – це тимчасова форма, що мінімізує наслідки війни для світової продовольчої безпеки. Якщо ми побачимо, що ця тимчасова міра

не дає потрібного ефекту – ми будемо розглядати план Б і втілювати його.

Заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України Юрій Васьков

[Віктор Ковальчук](#)

«Зернова Ініціатива»: 17-те судно, зафрахтоване Всесвітньою продовольчою програмою ООН, вийшло із порту Одеси

Балкер DENIZ M доставить 30 тисяч тонн гуманітарної пшениці до Ефіопії. Під егідою ВПП ООН уже понад півмільйона тонн української пшениці було доставлено до нужденних країн Африки та Азії.

Сьогодні з портів Великої Одеси вийшли 3 судна з 112,4 тисячами тонн агропродукції для Африки та Азії.

Серед них балкер BC CALLISTO з 30,5 тисячами тонн пшениці, який прямує до Алжиру. Балкер IOANNIS THEO, який доставить 52 тисячі тонн пшениці до В'єтнаму.

По «зерновому коридору» рухаються 4 судна під завантаження 122

тисячами тонн агропродукції.

З 1 серпня з портів Великої Одеси вийшли 833 судна, які експортували 25,3 мільйона тонн українського продовольства до країн Азії, Європи та Африки.

Посилання на сайт: <https://mtu.gov.ua/news/34127.html>

Кабмін призначив нового керівника «Укрзалізниці»

Кабінет міністрів на засіданні у вівторок, 21 березня, призначив Євгена Лященка головою правління «Укрзалізниці» строком на два роки. Про це ідеться в урядовій постанові №231-р.

Цією ж постановою Кабмін достроково припинив повноваження голови правління «Укрзалізниці» Олександра Камишіна у зв'язку з призначенням його на іншу посаду.

Віце-прем'єр – міністр із відновлення Олександр Кубраков заявив, що перед Лященком поставлені три ключові задачі.

Перша – продовження реформи «Укрзалізниці», а саме виділення окремих бізнес-вертикалей відповідно до сфери діяльності (пасажирська, вантажна, виробнича та інфраструктурна) і відповідність до європейського законодавства, особливо в питаннях безпеки та інклюзивності. Друга – виконання інвестиційної програми – розвиток експортних шляхів та створення необхідної інфраструктури, електрифікація необхідних

залізничних ділянок тощо. Третя – вихід компанії на беззбитковість. Тут вже ухвалений План необхідних заходів та є воля на виконання”, – написав Кубраков у Facebook.

Лященко з жовтня 2021 року входив до складу правління «Укрзалізниці», займався фінансовими питаннями. До роботи в «Укрзалізниці» обіймав посаду фінансового директора медіагрупи «Україна», а з 2014 року – став директором холдингу, що тоді входив до групи SCM Ріната Ахметова.

21 березня Верховна Рада [призначила](#) колишнього очільника «Укрзалізниці» Олександра Камишіна на посаду міністра з питань стратегічних галузей промисловості замість Павла Рябікіна.

Кілійський завод УДП завершує ремонт буксира «Софія»

Кілійський суднобудівно-судноремонтний завод (КСБСРЗ), який є структурним підрозділом ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП), завершив основну частину капітального докового ремонту буксира «Софія». Про це повідомила прес-служба УДП.

Роботи тривали близько чотирьох місяців. Виконана найбільш масштабна частина робіт – заміна металу (близько одинадцяти тонн) в паливних бункерах, цистернах, внутрішніх переборках, зовнішній обшивці. Також виконано відновлення гвинтульового комплексу, очищення та фарбування підводної частини і головної палуби судна, механічні роботи з ремонту головних двигунів.

Наразі судно спущено зі сліпу на воду для проведення завершальних робіт не докового характеру – заміни гуми носових

упорів, центрування валолінії, заміни ізоляції труб газовихлопу двигунів.

До постановки на ремонт буксир був забезпечений змінно-запасними частинами. За новими правилами після приходу з рейсу механік судна разом із суперінтендантом технічної служби складають попередню ремонтну відомість", – додали в УДП.

У лютому Кілійський СБСРЗ [розпочав](#) виконувати капітальні ремонти суден з повним фарбуванням корпусу.

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 судноремонті 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.

Фото: t.me/udp_official
