

Як УДП змінилось за рік?

Порівняли основні економічні показники роботи пароплавства за січень-квітень 2022 року та 2023 року. Про це повідомляється в офіційній інформації про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram.

Ефективність роботи підприємства зросла на порядок:

чистий дохід: + 237%,

виплати на користь держави: + 399%.

середня зарплата + 218%.

За перші 4 місяці минулого року УДП отримало збиток у 15 млн грн. У цьому році – прибуток 343 млн грн!!!

В чому секрет

Позбавились збиткових рейсів, рахуємо рентабельність кожного рейсу

В режимі онлайн відслідковуємо дотримання рейсового завдання

Запровадили єдину логістичну послугу (перевалка + фрахт+ перевалка)

Диверсифікували роботу флоту: працюємо одночасно на Нижньому та Середньому Дунаї

Позбавились сірих схем: крадіжки палива, необліковані операції, фіктивні роботи залишилися у минулому

Працюємо напряду з фрахтувальниками без посередників

Завдяки ремонтній програмі покращили технічний стан флоту

307:15

Порти на Дунаї отримали \$15 млн інвестицій у 2022 році – АМПУ

ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) ставить першочерговим завданням продовжувати нарощувати обсяги перевалки вантажів в портах на Дунаї, у тому числі реалізуючи проєкти державно-приватного партнерства. Про це заявив голова АМПУ Юрій Литвин.

Як повідомила прес-служба АМПУ, цього тижня Литвин відвідав порти Ізмаїл і Рені з метою огляду інфраструктури та знайомства із керівниками портових операторів. Під час робочої поїздки очільник АМПУ провів огляд акваторій портів та виробничих потужностей портових терміналів. У кожному порту керівник підприємства провів зустрічі із представниками портового співтовариства. Під час яких Литвин опікувався проблемними питаннями щодо співпраці державного підприємства та приватного сектору.

Першочергове завдання, яке стоїть перед АМПУ – це продовження збільшення обсягів переробки вантажів за рахунок введення в дію нових причалів, освоєння додаткових вантажопотоків, та оптимізація роботи. Це неможливо без тісної та ефективної взаємодії в межах державно-приватного партнерства. \$15 млн було інвестовано у 2022 році в дунайські порти і це вже дало певний ефект. 9 травня порт Ізмаїл виконав річний план з вантажопереробки. 6,18 млн тонн – це рекордні за всю історію свого існування темпи виконання річних показників”, – зауважив Литвин.

Серед проблемних питань, які під час зустріч зазначили представники підприємств-портових операторів, – питання збільшення кількості внутрішньопортових лоцманських проводок,

збільшення кількості якірних місць на Дунаї та сприяння у вирішенні питання щодо поліпшення дорожньої інфраструктури на під'їзді до портів.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури і Адміністрація морських портів завжди відкриті до діалогу і я пропоную вам також відкрито висловлювати свої побажання, задля більш ефективної співпраці на умовах партнерських взаємовідносин", – наголосив Литвин.

За даними АМПУ, у 2022 році дунайські порти збільшили обробку вантажів до 16,5 млн тонн з 5,5 млн тонн у 2021 році. Після проведення робіт із підтримки оголошених глибин та гідроспоруд в акваторіях морських портів планується, що у 2023 році вантажообіг сягне 23 млн тонн.

«Зернова ініціатива»: росія майже місяць блокує вхідний флот на порт «Південний»

Робота «Зернової ініціативи» поновилась, але росія в СКЦ продовжує блокувати вхідний флот на найбільш глибоководний порт «Південний».

Так, 19 травня, було проінспектовано 3 судна, які йдуть на завантаження до портів «Одеса» та «Чорноморськ». В інспекції і реєстрації суден на порт «Південний» росія відмовила в односторонньому порядку і без пояснення причин.

20 травня російська делегація в СКЦ погодилась провести 7 інспекцій вхідного флоту на порти «Одеса» та «Чорноморськ», але провела лише 2. Всі заявлені на порт «Південний» росія знов викреслила як з реєстраційного списку, так і з інспекційного плану.

21 травня заплановано лише 4 інспекцій, але знов без суден на порт «Південний».

Таку деструктивну політику країна-агресор здійснює вже майже місяць, з 29 квітня 2023. Наразі в порту «Південний» понад 1,5 млн тонн агропродукції для 10 країн світу, в тому числі Африка та Азія, має бути завантажено на 26 суден, які продовжують очікувати в територіальних водах Туреччини.

Порт «Південний» через брак флоту зупинено. Фактично росія не допускає його до участі в «Зерновій ініціативі», що є черговим грубим порушенням підписаної угоди. Таким чином росія знайшла новий шлях, як зменшити ефективність «Зернової угоди» і відповідно зменшити експорт на потреби світу. Адже порт «Південний» є найбільшим портом за пропускною здатністю і його виключення суттєво вплине на зменшення експортних обсягів.

Росія вкотре демонструє, що для неї не існує ані норм міжнародного права, ані принципів. Країна-агресор не планує виконувати домовленості, під якими вона сама підписалась, і продовжує використовувати їжу як зброю в політиці шантажу.

Сподіваємося партнери по угоді знайдуть рішення. В протилежному випадку змушені констатувати, що «Зернова Ініціатива» не працює на умовах підписаної всіма сторонами угоди.

Посилання на сайт: <https://mtu.gov.ua/news/34330.html>
