

# УДП виведе відремонтовані буксири-тритисячники на маршрути

УДП планує незабаром вивести на маршрути на Середньому Дунаї буксири «Черкаси» та «Одеса» потужністю 3 тис. кінських сил після капітального ремонту. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

УДП працює! Буксир-тритисячник «Миколаїв» («Кузьма Галкин») з караваном розвантажується у Сербії. Невдовзі вийдуть у перші рейси на Середній Дунай два інших відремонтованих тритисячника – «Черкаси» («Нина Соснина») та «Одеса» («Никифор Шолуденко»)", – написав Москаленко у Facebook.

Керівник УДП наголосив, що за останній рік команда пароплавства [відновила](#) флот тритисячників, який міг бути втрачений та навіки опинитися у відстої. Після повернення до роботи всіх тритисячників УДП зможе сформувати вже три потужних каравани з 9 барж, значно скоротивши собівартість перевезень порівняно із звичайними караванами з 6 барж.

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 до 1,5 млн тонн.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» [одержало](#) понад 1 млрд грн

прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.

Фото: facebook.com/Дмитро Москаленко

## **На півдні Одещини запуснуть пасажирські перевезення катером на підводних крилах**

**За погодженням з військовими, через Дністровський лиман між Овідіополем і Білгород-Дністровським відкривається маршрут пасажирського катера на підводних крилах. Як повідомила прес-служба Одеської районної військової адміністрації, відповідний наказ підписано у середу, 24 травня.**

Маршрут вже відпрацьовано в тестовому режимі, аби врахувати усі безпекові вимоги військового командування. Компанія-перевізник «Нібулон» провела відповідні роботи з підготовки судна, промірів глибин і тралення акваторій. За один рейс скористатися катером зможуть до 50 осіб”, – запевняють у РВА.

Пасажирське судно на підводних крилах відправлятиметься від причалу №1 у Білгород-Дністровському до причалу «Нова пристань» в Овідіополі мінімум тричі на день, та ще тричі – у зворотному напрямку.

Робота цієї переправи через Дністровський лиман дасть можливість людям за 20-30 хвилин пересісти в Овідіополі на місцеві автобуси та дістатися Одеси приблизно за годину. Вже найближчим часом це сполучення запрацює”, – запевнив начальник Одеської райадміністрації Юрій Крук.

У 2022 році вперше за останні 20 років [розпочалися](#) пасажирські перевезення через Дністровський лиман між Овідіополем та Білгород-Дністровським. За час курсування, із середини серпня до кінця жовтня 2022 року, було перевезено понад 8 тис. пасажирів.

Запуск водного маршруту значно покращив логістику, яка стала проблемною, зокрема у зв'язку з тим, що російські військові [зруйнували](#) ракетними ударами залізнично-

автомобільний міст через Дністровський лиман.

Фото: [facebook.com/rda.odesa](https://facebook.com/rda.odesa)

---

## УДП завершило доковий ремонт другого буксира-тритисячника

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» завершило заводські докові роботи на теплоході «Одеса» (стара назва – «Нікіфор Шолуденко»), який є другим відремонтованим на власних потужностях буксиром потужністю 3 тис. кінських сил. Про це повідомила прес-служба УДП.

У док теплохід було піднято 15 лютого, а спустили судно із доку 11 травня. Минулого тижня заводські роботи були повністю завершені”, – вказала прес-служба.

В результаті ремонту відновлено технічний стан судна й виконано фарбування корпусу в декілька шарів для більш надійного захисту від корозії.

Ще у 2022 році силами екіпажу та фахівцями Базис технічного обслуговування флоту (БТОФ) також було проведено поточний ремонт та заміну за результатами дефектації деяких вузлів циліндро-поршневої групи головних двигунів. Здійснено контрольний розтин рамових та мотилевих підшипників. Замінена фекальна цистерна та її обладнання, оскільки старий метал

цистерни був практично зруйнований корозією.

Наразі фахівці БТ0Ф та члени екіпажу виконують необхідні роботи для пред'явлення судна на клас Регістру на наступні 5 років.

Всього у пароплавства в експлуатації три такі потужні буксири, здатні штовхати великовагові каравани з 9 барж. «Кузьма Галкін» («Миколаїв») зараз [перебуває у роботі](#), а два інших – «Ніна Сосніна» («Черкаси») та «Нікіфор Шолуденко» («Одеса») тривалий час перебували [в очікуванні](#) докового ремонту на поновлення документів на клас Регістру судноплавства України. Після повернення до роботи обох «тритисячників» УДП зможе сформувати вже три потужних каравани з 9 барж.

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 до 1,5 млн тонн.

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](https://t.me/udp_official)

---

# Асоціація «УКРПОРТ»: робоча нарада з питань кранових перевантажувальних комплексів з керованим експлуатаційним ресурсом з фахівцями портової галузі України

23 травня 2023 року в офісі Асоціації портів України «Укрпорт» пройшла робоча нарада з питань кранових перевантажувальних комплексів з керованим експлуатаційним ресурсом, організована і проведена Асоціацією «Укрпорт» разом з експертно-технічним центром «Діалаб».

В роботі наради взяли участь від Асоціації «УКРПОРТ» – Президент Асоціації Ю.Б.Крук, Генеральний директор Асоціації О.С.Леснік, член Ради Асоціації «Укрпорт», Почесний президент Одеського морського порту М.П.Павлюк; від Одеського національного морського університету – Доктор технічних наук, проф. В.М. Пустовий; від Експертно-технічного центру «Діалаб» – Генеральний директор В.М. Пустовий, директор М.В. Триколенко, технічний директор, к.т.н., доцент кафедри «ПТМ та ІПТО» П.О. Семенов, заступники директорів з експлуатації, головні інженери, начальники механізації державних підприємств морських торговельних портів Одеса, Чорноморськ, Південний, Ізмаїл, Рені, та приватних стивідорних компаній «Металзюкраїн корп ЛТД», «НОВОТЕХ-ТЕРМІНАЛ», «УНСК», «НОВОЛОГ», «Бруклін-Київ», «ТГТ ФОРВАРД», «Свіфт-Сервіс», «ПОРТ СЕРВІС ПЛЮС».

На нараді були заслухані та обговорені інформації:

– Доктора технічних наук, проф. ОНМУ, генерального директора Експертно-технічного центру ТОВ «Фірма «Діалаб» В.М.Пустового про результати комплексних досліджень щодо наявного фактичного стану парку порталних кранів в морських портах України та пропозиції щодо впровадження сучасної технології та технічної експлуатації портових кранів із керованим експлуатаційним ресурсом для вантажопереробки генеральних, навалювальних та контейнерних вантажів в портах.

– Представників компаній – виробників порталних кранів та іншої портової перевантажувальної техніки:

1. Директора ТОВ «Свіфт-Сервіс» О.О.Андрієнко – офіційного представника та сервісного центра групи компанії «Лібхерр» на території України;
2. Директора ТОВ «ПОРТ СЕРВІС ПЛЮС» О.А. Нестерова – ексклюзивного представника та сервісного центра групи компанії «Бедескі» на території України;

Також були заслухані та обговорені питання та пропозиції представників портів та підприємств галузі присутніх на нараді.

Наприкінці засідання учасники заходу прийняли наступне рішення:

1.Прийняти до відома інформацію про результати комплексних досліджень щодо наявного стану парку порталних кранів в морських портах України та пропозиції щодо впровадження сучасної технології та технічної експлуатації портових кранів із керованим експлуатаційним ресурсом для вантажопереробки генеральних, навалювальних та контейнерних вантажів в портах, про виробництво порталних кранів та іншої портової перевантажувальної техніки – компаній «Лібхерр» (Німеччина) та «Бедескі» (Італія), а також пропозиції представників портів та підприємств галузі присутніх на нараді.

2. Вважати за доцільним провести у подальшому аналогічні наради із представниками державних морських портів України, приватних стивідорних компаній та підприємств морського та річкового транспорту України, їх іноземними партнерами, банківськими структурами, потенційними інвесторами, тощо.

3. Вважати за доцільним вже зараз:

– розпочати підготовку проектів “перезавантаження” п’яти основних портів галузі:

«МТП «Южний»; «Ізмаїльський МТП»; «Одеський МТП»; «МТП «Чорноморськ»; «Ренійський МТП».

– приступити до перепідготовки та навчання спеціалістів відділів механізації портів новим технологіям вантажопереробки на кафедрі “Підйомно-транспортних машин...” ОНМУ.

Планується організувати короткострокові курси для перепідготовки механіків відділів механізації портів.

– Звернутись з проханням до Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України щодо визначення можливих варіантів вирішення питань фінансування робіт з «перезавантаження» портової механізації портів України (в тому числі – за підтримки міжнародних партнерів України).

Розрахунки щодо необхідних обсягів фінансування з відповідним обґрунтуванням по кожному конкретному підприємству можуть бути представлені міністерству згідно із наданими ним рекомендаціями та вимогами.



Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

---

## Оператори порту «Південний» просять Зеленського допомогти розблокувати порт

Стивідори найбільшого морського порту України «Південний» звернулися до Президента України Володимира Зеленського з

**проханням посприяти відновленню роботи порту, який заблоковано через саботаж представників Росії у Спільному координаційному центрі (СКЦ). Про це повідомила прес-служба групи терміналів ТІС.**

Вельмишановний Пане Президенте! Ми, підприємства, які є портовими операторами найбільшого українського морського порту «Південний», від імені трудових колективів, де працюють більше, ніж 10 тис. співробітників, щиро дякуємо Вам за великі зусилля щодо організації Чорноморської зернової ініціативи та її подальшого продовження, яка надає змогу великій галузі працювати, підтримуючи економіку країни в складні часи та позитивно впливати на обороноспроможність нашої України в протистоянні з агресором. Діяльність наших підприємств в акваторії морського порту «Південний» дає змогу формувати більше за 80% всіх надходжень до місцевих бюджетів ОТГ міста Южне та смт. Визирка, де сукупно проживає 45 тис. людей. Пане Президенте, ми змушені просити Вас звернути увагу на прикрий факт систематичного саботажу Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів (Чорноморської зернової ініціативи)", – ідеться у зверненні.

Починаючи з 29 квітня 2023 року, жодного судна в морський порт «Південний» не було включено до інспекції СКЦ в Стамбулі та відповідними інспекційними групами. Сторона агресора щоденно, без пояснення причин, відмовляє в інспектуванні суден, що прямують до морського порту «Південний».

На тлі загального штучного сповільнення роботи Чорноморської зернової ініціативи, яке впливає також і на два інших порти-учасники Чорноморської зернової ініціативи, такі дії критично впливають на обсяги експорту української продукції (зернових, соняшникової олії та шротів) та не дозволяють Україні виконувати наші зобов'язання перед ООН та Туреччиною щодо спільного забезпечення продовольчої безпеки у світі.

Наразі з трьох українських портів, які зазначені в

Чорноморській зерновій ініціативі, де-факто працюють лише два. Тим часом найбільші за пропускною здатністю вантажні потужності зосереджено саме в морському порту «Південний», що означає фактичне блокування 50% обсягів експорту української продукції.

Понад 1,5 млн тонн зернових та соняшникової олії, що вже два місяці зберігаються на потужностях операторів порту «Південний» для відправки у країни Африки та Азії, не можуть бути експортовані в зв'язку з вищенаведеним саботажом. При цьому, в черзі до порту «Південний» очікують 26 суден, витрати на вимушений простій флоту вже перевищують \$50 млн.

Таким чином, описаний саботаж автоматично впливає на майбутні контракти із трейдерами – наразі вони не укладаються та не будуть укладатися до моменту прозорого розуміння ефективності роботи Чорноморської зернової ініціативи”, – поінформували стивідори.

Отже, Україна фактично не виконує половину зобов'язань, які взяла на себе перед ООН та Туреччиною щодо постачання продовольства на світові ринки. Тим часом, Росія експортує свої зернові вільно та без жодних інспекцій, фактично викреслюючи Україну з економічної карти постачальників продовольства (зерна, соняшникової олії та шротів) на світові ринки», – наголошують стивідори. Світ у черговий раз поставлено на межу голоду через злочинні дії Росії.

У зв'язку з наведеним вище, просимо Вашого негайного втручання в дану ситуацію. Вважаємо, що даний факт може бути неочевидним нашим міжнародним партнерам, а саме Організації Об'єднаних Націй та Туреччині, які також взяли на себе зобов'язання перед 400 млн людей, залежних від українського продовольства, тож просимо Вас звернути їх увагу на описаний прикрий факт. Ми готові долучитися до будь-якого формату перемовин та надати усю необхідну інформацію”, – наголошується у зверненні.

Звернення підписали: ТОВ «ТІС», ТОВ «ТІС-Зерно», ТОВ «ТІС-

Міндобрива», ТОВ «М.В. Карго», ТОВ «ДП Ворлд ТІС-Південний», ТОВ «ТІС-Руда», ТОВ «ТІС-Вугілля», ТОВ «ТІС-24 причал», АТ «Одеський припортовий завод», ТОВ «Термінал Боріваж», ТОВ «Дельта Вілмар Україна», ТОВ «Стивідорінг і К», ТОВ «Олсідз Блек Сі», ТОВ «Оіл Експорт Термінал».

17 травня Україна, ООН, Туреччина і Росія домовилися [про продовження](#) дії Ініціативи щодо безпечного транспортування агропродукції через Чорне море до 18 липня 2023 року.

19 травня Спільний координаційний центр (СКЦ) у Стамбулі відновив інспекції суден, які рухаються до портів Одеса та Чорноморськ у рамках Ініціативи щодо безпечного транспортування агропродукції через Чорне море, проте рух до найбільш глибоководного порту «Південний» [продовжує блокуватися](#) представниками Росії.

Останнє наразі судно, яке навантажувалося українською агропродукцією в рамках Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, у середу, 17 травня, [вирушило](#) зерновим коридором з України. У період із 7 по 18 травня жодне судно не було пропущено до українських портів в рамках Чорноморської зернової ініціативи.

Постійний представник України при ООН Сергій Кислиця заявляв на засіданні Ради Безпеки ООН, що Росія [вдає](#), ніби має збитки від Чорноморської зернової ініціативи, хоча насправді вдвічі збільшила експорт свого зерна.

Наприкінці липня 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.

«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.

З початку дії «зернової ініціативи», за даними ООН, з українських портів у Чорному морі відправлено 952 судна, які транспортували до країн Африки, Азії та Європи 30,3 млн тонн агропродукції, у тому числі кукурудзи – 15,3 млн тонн, пшениці – 8,4 млн тонн, соняшnikової олії – 1,5 млн тонн.

Фото: [facebook.com/tis.terminals](https://facebook.com/tis.terminals)

---

## Понад 14 суден отримали «дерусифіковані» назви – Адміністрація судноплавства

**Адміністрація судноплавства зареєструвала понад 14 суден, які отримали нові «дерусифіковані» назви. Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства Євгеній Ігнатенко.**

Ігнатенко нагадав, що Міністерство розвитку, громад, територій та інфраструктури у грудні 2022 року затвердило Порядок присвоєння судну назви, яким присвоєння назви судна здійснюється під час першої реєстрації судна в Державному судновому реєстрі або в Судновій книзі України та обирається

власником або судновласником (за письмовим дозволом власника).

Крім того, зміна назви судна, що знаходиться в експлуатації, здійснюється за бажанням власника/судновласника у випадку: зміни власника/судновласника; зміни типу, класу класифікаційного товариства або призначення судна; форс-мажорних обставин, у які потрапило судно; якщо назва містить символіку та/або назву, які не відповідають вимогам Закону України «Про засудження комуністичного та націонал-соціалістичного (нацистського) тоталітарних режимів в Україні та заборону пропаганди їхньої символіки».

Так, на сьогоднішній день, за заявами судновласників, Адміністрацією судноплавства здійснено видачу документів щодо зміни назви суден, які не відповідали вимогам Закону. Понад 14 суден отримали нові назви. Зокрема, морськими та внутрішніми водними шляхами відтепер ходитимуть «Нескорений Бахмут» та «Сталевий Маріуполь», – написав Ігнатенко у Facebook.

Голова Адміністрації судноплавства зазначив, що для зміни назви судна судновласникам необхідно звертатись з заявами про внесення змін до Суднової книги України та Державного суднового реєстру щодо змін назв суден.

Він додав, що дублювання назв суден, які мають право плавання під Державним Прапором України, не допускається. Для суден, які є державною власністю, присвоєння назви судна здійснюється за умови отримання заявником письмового дозволу органу управління. Суднам можуть присвоюватися імена та прізвища тільки тих видатних осіб, які мають особливі заслуги перед Українським народом та/або суспільно відомі.

---