

УДП розпочало масштабний ремонт першого морського судна

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» розпочало підготовчий етап перед ремонтом суховантажного судна «Вилково», яке є першим у планованому відновленні флоту типу «ріка-море» пароплавства. Про це повідомила прес-служба УДП.

У найближчі дні завершується процес дефектації. Буде остаточно визначений перелік та обсяг робіт. Проте, щоб не втрачати дорогоцінний час та сприятливі погодні умови, деякі роботи вже стартували”, – вказала прес-служба.

Зокрема, за тиждень фахівці очистили поверхню першого трюму та корпусу судна, нанесли шар ґрунту й почали фарбування.

Загалом на судні буде проведено оновлення системи очищення баластних вод відповідно до міжнародних вимог та великий обсяг інших робіт. Ремонт планують завершити вже влітку цього року.

Теплохід «Вилково» – універсальне суховантажне судно, призначене для перевезення генеральних, навалочних вантажів різної номенклатури, зерна, контейнерів. У грудні 2008 року судно було заарештоване у порту Псахна (Греція) за багаторічні борги перед місцевими компаніями. Звільнене у березні 2010 року.

Раніше в УДП повідомили про початок роботи [з повернення](#) до виконання морських перевезень вантажів. До кінця року планується відремонтувати три морські судна, повернуті з бербоут-чартеру.

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

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 залишились у минулому

Працюємо напряду з фрахтувальниками без посередників

Завдяки ремонтній програмі покращили технічний стан флоту307:15

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 проекти 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 питань 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>

«Очікуємо, що вантажообіг портів Дунайського регіону у

2023 році сягне 23 млн тонн».

Інтерв'ю голови ДП «АМПУ»

Юрія Литвина

ДП «Адміністрація морських портів України» 5 травня 2023 року отримало нового очільника – Юрія Литвина, який до цього призначення обіймав посаду керівника ДП «Укрводшлях». Віце-прем'єр-міністр з відновлення України – міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України Олександр Кубраков поставив перед ним три основні задачі: розвиток Дунайського регіону, забезпечення стабільної роботи зернового коридору та підготовка портів до вільного комерційного судноплавства. В інтерв'ю «Портам України» Юрій Литвин розповів про попередній досвід роботи, пріоритетні напрямки діяльності підприємства на нинішньому етапі та перші рішення на посаді.

– Ваша кандидатура була обрана міністром? Ви одразу погодились?

– З 2021 року я очолював державне підприємство водних шляхів «Укрводшлях», яке з 2017 року фактично знаходилося на межі банкрутства. Існуюча на той час фінансова модель підприємства не працювала. Тривала заборгованість по заробітній платі та податках, арешт рахунків, податкова застава окремого майна тягнули підприємство «на дно». Нашій команді, спільно з фахівцями Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, за короткий проміжок часу вдалося стабілізувати ситуацію. Надалі, завдяки ухваленим Верховною Радою законопроектам, розробили та впровадили дієвий фінансовий механізм, який навіть в умовах воєнного стану дозволяє підприємству успішно функціонувати і розвиватися. Була повністю погашена заборгованість по зарплаті та податках, зняті арешти з рахунків тощо. Ці кроки дозволили реорганізувати ДП «Укрводшлях» у головне підприємство з

обслуговування внутрішніх водних шляхів (ВВТ) та утримання стратегічних об'єктів інфраструктури ВВТ, відповідно до вимог закону про внутрішній водний транспорт.

Можливо, керівництво міністерства при прийнятті рішення врахувало мій попередній досвід та результати роботи, і мені доручили управління стратегічним ДП «АМПУ» під час війни. Це надзвичайно велика відповідальність, і рішення мені далось непросто.

– Враховуючи ваш попередній досвід, чи можливо зробити АМПУ більш ефективною і чи доцільно це робити під час війни?

– Не існує такої моделі роботи в бізнесі, яка би не могла працювати більш ефективно. Що стосується роботи портів в умовах воєнного стану, то зараз як ніколи важливо впроваджувати гнучкі моделі управління, що відповідають викликам сьогодення. Дуже сподіваюся, що нашій команді це вдасться. Знаю про періодичні нарікання на роботу АМПУ з боку бізнесу ще з часів роботи в Антимонопольному комітеті України. Зараз я знайомлюся з колективом підприємства і найближчим часом планую відвідати всі наші філії. Також у пріоритеті – зустріч з бізнесом.

– Якими будуть ваші перші рішення на посаді? Як вважаєте, що зараз можна та потрібно покращити в діяльності АМПУ? Які основні больові точки?

– Після завершення воєнного стану в Україні найголовнішим питанням буде відновлення діяльності морських портів та необхідність значних капітальних вкладень, насамперед – шляхом інвестування отриманого підприємством прибутку та залучення інвестицій у галузь. Враховуючи масштаб руйнувань та колосальні збитки портової інфраструктури, першочерговим завданням буде необхідність її якнайшвидшого відновлення. Також одним з основних проблемних питань залишається вдосконалення дивідендної політики підприємства та забезпечення цільового використання портових зборів.

Як керівник планую передусім зосередитися на оптимізації структури та прагматизації бізнес-процесів підприємства. Вже зараз разом з командою міністерства ми працюємо над укрупненням деяких регіональних філій, підвищенням управлінського обліку, усуненням дублюючих функцій тощо. Зазначені заходи дозволять зробити ефективнішим функціонування підприємства та галузі в цілому.

Крім того, ми продовжуємо системну роботу по оновленню зводів звичаїв та обов'язкових постанов по морських портах, працюємо над розробкою та подальшим впровадженням портової інформаційної системи. Велика робота проводиться також по передачі непрофільних активів АМПУ на баланс державних та комунальних структур, що дозволить суттєво знизити фінансове навантаження на підприємство.

Окремим надважливим питанням для команди є відкриття морських портів на звільнених територіях та відновлення роботи портів Миколаївського регіону. З міркувань безпеки зараз не буду деталізувати, але запевняю, що ми ретельно працюємо у цих напрямках.

– Серед ключових задач, які поставив перед вами віце-прем'єр-міністр, розвиток Дунайського регіону. Яку роботу цьогоріч виконуватиме АМПУ зі свого боку?

– Я би поділив це запитання на два – стратегічне й експлуатаційне. Стратегічно фахівці АМПУ та міністерства працюють над системною комунікацією з Адміністрацією Нижнього Дунаю (Галац), Генеральним директором DG MOVE (Європейської Комісії з питань транспорту та мобільності) та Дунайською комісією – з метою впорядкування безперервного руху суден та збільшення трафіку Сулінським каналом. В умовах нестабільної роботи зернового коридору морські порти Рені, Ізмаїл та «Усть-Дунайськ» лишаються єдиними логістичними вузлами України з перевезень стратегічних експортних та імпорتنих вантажів морським шляхом.

Водночас ми тісно співпрацюємо з донорськими організаціями щодо поліпшення безпеки мореплавства та матеріальної бази, необхідної для виконання цих державних завдань. Також АМПУ проводить роботу з потенційними інвесторами у напрямку залучення необхідного фінансування на середньо- та довгострокові проекти, передбачені планами розвитку відповідних морських портів.

З точки зору експлуатації одним із головних завдань є підтримка оголошених глибин та гідроспоруд в акваторіях морських портів. У 2021 році дунайські порти обробили 5,5 млн тонн вантажів, у 2022 році – 16,5 млн тонн. Завдяки впровадженню запланованих заходів плануємо, що у 2023 році вантажообіг сягне 23 млн тонн.

– Ще одна задача – залучення приватних інвестицій. Які механізми під час війни вам здаються більш дієвими? Що думаєте про приватизацію портів? Чи можливо зараз залучати іноземних інвесторів? Чи бачите інтерес з боку вітчизняних інвесторів?

– За воєнний час АМПУ забезпечила в морських портах Ізмаїл та Рені підготовку необхідної інфраструктури та сприяло організації перевалки нового вантажу, який до цього часу не оброблявся – контейнерів. Зокрема, введено в експлуатацію три регулярних контейнерних сервіси. Також були проведені заходи із запуску додаткових портових потужностей, зокрема організована перевалка в портопункті Кілія. У тому числі коштом приватних інвесторів розпочата експлуатація декількох морських терміналів.

Усе це свідчить про те, що залучення приватних інвесторів можливе навіть під час воєнного стану. Безумовно, окремі питання ефективного застосування механізмів залучення приватних інвестицій ще потребують вирішення – у цьому напрямку ми тісно співпрацюємо з профільним міністерством.

Щодо приватизації – це питання не нашої компетенції. Моя особиста точка зору: підприємства повинні працювати ефективно

та прибутково, саме це має визначати моделі їх функціонування.

– Росія знову блокує роботу Зернової ініціативи і погрожує вийти з неї. Яка зараз ситуація щодо роботи зернового коридору? Чи змінилось щось за останні дні?

– Станом на 17 травня загальний обсяг експорту зерна та продуктів харчування в рамках Ініціативи становить 30,4 млн тонн. Сюди входить 618,8 тис. тонн зерна, відвантаженого на судна, що були зафрахтовані Всесвітньою продовольчою програмою (ВПП) для підтримки своїх гуманітарних операцій в Афганістані, Ефіопії, Кенії, Сомалі та Ємені. У 2022 році Україна, як і 2021 року, забезпечила понад половини світових закупівель пшениці в рамках діяльності ВПП.

На вказану дату в українських портах немає жодного судна під завантаженням. Із 6 травня Спільний центр з контролю та координації не проводив жодних перевірок на вхід до українських портів. Сьогодні (17 травня 2023 року – *ред.*) угоду вдалося розблокувати, зерновий коридор продовжить свою роботу до 18 липня.
