

У АМПУ та «Укрводшляху» нові керівники

Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України Олександр Кубраков за погодженням Уряду призначив керівників АМПУ та «Укрводшляху».

Таким чином, «Адміністрацію морських портів України» очолив колишній керівник «Укрводшляху» Юрій Литвин, який змінив на цій посаді Олексія Вострікова, що очолював адміністрацію з червня 2022 року.

В МІУ зазначили, що на цій посаді Литвин сконцентрується на підвищенні ефективності Дунайського портового кластера, який наразі є ключовим альтернативним шляхом для експортно-імпоротної логістики. Крім того, планує залучити інвестиції в портову галузь.

«Серед пріоритетів також забезпечення стабільної роботи «Зернової ініціативи» та забезпечення готовності портів до відновлення вільного комерційного судноплавства», – зауважили в міністерстві.

На посаді голови ДП «Укрводшлях» Юрія Литвина замінить Юрій Пушенко, який до цього був заступником директора з економічних питань.

«Він продовжить роботу з укрупнення функцій підприємства, відновлення флоту, реорганізації Річкової інформаційної служби та впровадження європейських стандартів на внутрішньому водному транспорті. Окремим його фокусом стане залучення інвестицій у розвиток річкового транспорту та взаємодія з партнерами», – резюмували в МІУ.

УДП поверне до роботи морський флот

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» розпочало роботу над поверненням до виконання морських перевезень вантажів. Про це повідомила прес-служба УДП.

Наразі мають стати на ремонт два морських судна УДП, повернуті з бербоут-чартеру. До кінця року до них приєднається ще одно. Плануємо вже у цей сезон починати їх експлуатацію у якості одного з елементів нашої комплексної логістичної моделі”, – вказала прес-служба.

Наразі в УДП створено комплексний логістичний ланцюг для українського експорту, який включає власну перевалку, перевезення баржевим караваном по Дунаю та завантаження на морське судно у порту Констанца (Румунія) за принципом борт-борт.

За півроку логістична схема відпрацьована і готова до масштабування. Ми розглядаємо збільшення потужності перевалки у порту Констанца, що дозволить пришвидшити обробку караванів”, – зазначають у пароплавстві.

Розглядається також розвиток інших напрямків експорту агропродукції з України – зокрема, контейнерні перевезення продуктів переробки або нішевих агрокультур до Австрії та Німеччини.

УДП запроваджує для аграріїв нові сервіси, зокрема, інструменти хеджування логістичних ризиків – підписання довгострокових контрактів, які дають можливість клієнтам фіксувати ставки фрахту перевезення нового врожаю.

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.

Кілійський завод УДП повністю відремонтував сім барж із початку року

Кілійський суднобудівно-судноремонтний завод (КСБСРЗ), який є структурним підрозділом ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) виконав капітальні ремонти семи барж із початку 2023 року. Про це повідомила прес-служба УДП.

З початку року Кілійський СБСРЗ перейшов на капітальні ремонти барж із повним фарбуванням корпусу. Це суттєво збільшує термін їх експлуатації та гарантує проходження перевірки контрольних служб портнагляду. Таким чином вже відремонтовано та

пофарбовано баржі SLG-009, SLG-007, С-406, С-408. Баржі С-445, SLG-008 ще в процесі”, – вказала прес-служба.

Кожна з барж проходила повний цикл ремонту, який в середньому займає 45 діб.

Зазначається, що завдяки комплексному підходу збільшується термін роботи баржі без підйому на сліп, скорочуються простої, зменшується ризик авральних ремонтів, зменшується обсяг робіт та матеріалів при подальшому капітальному ремонті.

Повне фарбування корпусу дає більш тривалий та якісний захист від корозії металу. Якщо зазвичай у середньому під час ремонту баржі заміна металу складає близько 15-20 тонн, то у перспективі цей показник має зменшитись до 3-4 тонн”, – додали в пароплавстві.

Усі роботи з очищення та фарбування виконує спеціально сформована бригада з 14 фахівців.

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 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
