

"Зернова ініціатива" працює менше ніж на 20% пропускної спроможності з вини РФ - заступник міністра інфраструктури

“Зернова ініціатива” працює вже менше ніж на 20% своєї нормальної пропускної спроможності через позицію РФ у Спільному координаційному центрі, і ситуація погіршується щодня, повідомив заступник міністра інфраструктури Юрій Васьков у коментарі агентству “Інтерфакс-Україна” в четвер.

“У нас із 1 травня до сьогодні інспекцію на вхід пройшли лише 43 судна. Відповідно в середньому з 1 травня Російська Федерація пропускає на інспекції трохи більше ніж одне судно на добу. В очікуванні наразі 54 судна, деякі з них очікують інспекції понад три місяці. Порт “Південний” не працює повністю. Якщо говорити в цифрах, то ініціатива вже зараз працює менш ніж на 20% своєї нормальної пропускної спроможності. І з кожним днем ситуація погіршується, виключно через позицію Росії у Спільному координаційному центрі”, – сказав Васьков.

Заступник міністра зазначив, що ООН і Туреччину поінформовано про ситуацію, і переговори ведуть через них. “Переговори ведуть через ООН і Туреччину. Вони знають про ситуацію. Щодня ми спілкуємося. Наразі ми не маємо інформації про те, що ситуація може покращитися”, – сказав Васьков.

Відповідаючи на запитання щодо перспектив транзиту російського аміаку в обмін на гарантії нормальної роботи угоди про безпечний експорт зерна, він нагадав, що аміакопровід наразі непрацездатний. “Аміакопровід за останні три доби було двічі

пошкоджено обстрілами з боку РФ. Наразі він непрацездатний. Сказати, в який термін його може бути відремонтовано, зможуть лише відповідні фахівці, коли отримають доступ і це буде безпечно”, – сказав Васьков.

Чорноморську зернову ініціативу уклали в Стамбулі 22 липня 2022 року за участю ООН, України, Туреччини та Росії. Її суть у створенні коридору для вивезення зерна з трьох українських портів – “Чорноморська”, “Одеси” і “Південного” – в умовах війни Росії проти України. Ініціативу було укладено на 120 днів, її продовжували двічі, востаннє 18 березня. Однак якщо Україна заявляла, що її було продовжено на 120 днів, то Росія стверджувала, що лише на 60 – до 18 травня, і наполягала на розблокуванні роботи аміакопроводу Тольятті-Одеса та знятті всіх санкцій під час торгівлі російською агропродукцією та добривами.

Президент Туреччини 17 травня заявив, що “зернова ініціатива” продовжить роботу ще два місяці, що пізніше підтвердив Генсек ООН Антоніу Гуттереш. Однак глава ООН заявив, що невирішені питання ще залишаються.

У порту “Південний” працює Одеський припортовий завод, який перевалює аміак з аміакопроводу Тольятті-Одеса.

Дмитро Москаленко,
генеральний директор ПрАТ

«УДП»: Чому інвестори зацікавилися УДП.

Останнім часом пароплавство на постійному контакті з міжнародними інвесторами. Тривають консультації, обмін інформацією. Нас запрошують на важливі міжнародні зустрічі, присвячені темі інвестування у відновлення України та повоєнної розбудови країни.

Інтерес до УДП не пов'язаний лише з бурхливим розвитком дунайської логістики, яка сьогодні стала другим за значенням каналом експорту агропродукції з України. Все значно глибше.

Інституційні інвестори завжди оцінюють довгострокову перспективу. Тому, обговорюючи з партнерами розвиток УДП, ми завжди виходимо з того, що чорноморські порти України врешті-решт відновлять повноцінну роботу. Отже, частина вантажів повернеться на традиційні маршрути.

Проте інвестиційна привабливість УДП якраз і полягає у тому, що стабільність роботи компанії давно не забезпечується лише валом агропродукції, що заповонила Придунав'я.

За рік ми створили модель, яка здатна успішно працювати навіть за умов сезонного просідання фрахтових ставок та потоку вантажів. Для прибуткової роботи УДП зараз цілком вистачило б і довоєнного дунайського ринку перевезень.

Чому? Тому що фактично неконкурентне радянське підприємство перетворилося на сучасний бізнес з акціонером в особі держави.

Нова модель УДП має три складових:

- максимальна ефективність та скоординованість виробничих процесів;

- висока мотивація персоналу;
- комплексна і одночасно гнучка економічна політика.

Перша складова стосується виробництва. За рік ми провели дуже кропітку роботу щодо вдосконалення всіх ланок, починаючи від, завалося би, найменших дрібничок.

Наприклад, традиційно екіпажі суден самі замовляли запчастини для ремонтів та зберігали їх. Це нібито було зручно – все під рукою. Насправді певна частина замовлених запчастин не використовувалася. Заміни виявлялися фікцією. Система була дуже непрозора.

Ми повністю її змінили. Створили централізовану систему постачання, зберігання, вхідного контролю якості запчастин. Майже одразу вдалося оптимізувати витрати.

Аналогічним чином проаналізували та вдосконалили велику кількість інших виробничих процесів.

Заявки на ремонт та акт виконаних робіт – виключно через фотофіксацію. Запровадили сучасну систему онлайн-моніторингу руху суден. Відслідковуємо будь-які відхилення від рейсового завдання. Процес бункерування жорстко контролюється і фіксується на всіх етапах. У процесі ремонту фарбуємо судна не частково, а повністю. Це значно зменшує витрати на ремонти у перспективі. Ремонтуємо кришки барж самі, а не віддаємо стороннім підрядникам.

Продовжувати перелік таких «дрібничок» можу ще дуже довго. Кожна вдосконалена ланка загального виробничого ланцюга – маленький внесок у зменшення собівартості. Там відсоток, там ще два відсотки, а у підсумку рейс, який на початку 2022 року завдавав УДП лише збитки, сьогодні, за аналогічних умов, забезпечує досить високу рентабельність.

Закупки стали максимально прозорими – це також мільйони економії кожного місяця.

Друга складова моделі. Ми змінили систему мотивації. Перекрили всі сірі схеми (фіктивні ремонти, обладки з паливом, необліковані операції), проте дали можливість значно більше заробляти «вбілу».

Екіпажі зацікавлені швидше виконати рейсове завдання. Це принципово змінило ставлення людей до роботи. Вперше за багато років в компанію почали приходити молоді талановиті фахівці. Нова команда працює на результат. А не імітує процес, як це було раніше, коли за великими обсягами перевезень приховували хронічну збитковість підприємства.

Третя складова – економічна модель. До річкового флоту додалася перевалка та морський флот, який УДП повертає в управління та відновлює. Напрямок перевалки у перспективі буде суттєво посилюватися. Ми вже переконались у тому, що власний флот підсилює переваги перевалки, і навпаки. Так працюють наші європейські колеги – УДП адаптує цей досвід.

Завдяки новій моделі УДП перетворився на бізнес, здатний адаптуватися до будь-яких умов на ринку. Бізнес, який по багатьох напрямках (система моніторингу, контроль витрат палива тощо) обійшов колег з Румунії, Угорщини та інших країн.

Єдине дійсно слабе місце – немодернізована тяга. Старі двигуни мають високу витрату палива. І це гальмує розвиток. Наприклад, «з'їдає» рентабельність рейсів на Верхній Дунай до металургійних підприємств Австрії.

Саме тому модернізація самохідного флоту є ключовим аспектом у перемовинах з інвесторами. Всі технічні рішення знайдені, підготовка до модернізації вже триває. Першу пілотну партію суден УДП модернізує за власні кошти. Але модернізація всього флоту – це досить великий проєкт, тому компанії потрібна допомога інвесторів.

Сподіваюся, найближчим часом нам вдасться досягти прогресу у цьому питанні та вийти на конкретні домовленості з партнерами.

Ренійський порт оновив рекорд місячної перевалки вантажів

Ренійський морський порт у травні 2023 року обробив 1 млн тонн вантажів, встановивши абсолютний рекорд вантажоперевалки за місяць. Про це повідомила прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

За оперативними даними морський порт Рені за травень місяць 2023 року перевантажив 1 млн тонн вантажів. Це рекордний показник за всю історію існування порту”, – вказала прес-служба.

Своїх історичних рекордів досягли і портові оператори. Так, ДП «Ренійський морський торговельний порт» обробило близько 350 тис. тонн, ТОВ «СК Акорд» більше 100 тис. тонн.

За номенклатурою вантажів на першому місці хлібні вантажі, на другому – продовольча олія.

У травні Ренійський порт опрацював 391 судно, з яких 134 морських і 257 річкових.

Таких результатів вдалося досягти у тому числі завдяки злагодженим діям державних та приватних структур, розширенню номенклатури вантажів, а також впровадженням операційним покращенням – розпочато експлуатацію нових морських

терміналів, опрацьовано нові технології перевантаження з використанням плавкранів, мобільних перевантажувачів, ліхтерів, побудовано нові тимчасові склади, обладнано ваги, лабораторії тощо”, – наголосив голова ДП «АМПУ» Юрій Литвин.

Ренійський морський порт розташований на лівому березі річки Дунай за 63 милі від гирла річки. Проектна потужність – 7,7 млн тонн. Кількість вантажних причалів – 33, довжина вантажного причального фронту – 3,96 кілометра. У порту працюють ДП «Ренійський морський торговельний порт», ТОВ «РеніЛіс», ТОВ «Рені-Термінал», ТОВ «Агро-Рені», ТДВ «Ренійський елеватор», ТОВ «Рені-Лайн», ТОВ «Укрчем», ПП «Ларус Шиппінг» та інші портові оператори.

У 2022 році Ренійський порт [збільшив](#) перевалку вантажів порівняно з 2021 роком у 6,5 разу – до 6,8 млн тонн.
