

Кілійський завод УДП збільшує темпи відновлення флоту у 2023 році

Кілійський суднобудівно-судноремонтний завод (КСБСРЗ), який є структурним підрозділом ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) виконав міжрейсові ремонти 12 барж та 17 капітальних ремонтів: 7 одиниць самохідного флоту і 10 одиниць несамохідного (більшість із повним фарбуванням корпусу) з пред'явленням на клас Регістру. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Виробничі площі нашого заводу повністю задіяні! Кілійський завод УДП дуже поспішає з ремонтною програмою, бо у найближчі дні стартує будівництво нових SLG-барж на основі старих ліхтерів. Підготовка до старту проєкту проведена, судна-донори готові до розрізання, дозвіл на початок робіт отримано”, – написав Москаленко у Facebook.

У травні спущені із заводського сліпу буксир-штовхач «Олешки» (стара назва «Челябинск») та самохідне суховантажне судно «Олексій Івлєв». «Олексій Івлєв» днями пройшов ходові випробування з пред'явленням Регістру, наразі виконується фарбування питних цистерн. «Олешки» на початку наступного тижня пройде ходові випробування.

У травні завод також завершив ремонт 8 барж, у тому числі із повним фарбуванням корпусу. Наразі у доковому ремонті знаходяться 4 баржі-секції.

Цього тижня на завод для подальшого ремонту з великим обсягом робіт прийшов теплохід «Капітан Жидков». Наступного тижня очікується прихід ще двох буксирів – «Сорокине» («Краснодон») та «Феодосія» («Оренбург»).

Триває робота з підготовки до модернізації із заміною головних двигунів на теплоході «Капітан Бабкін».

Фото: t.me/udp_official

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

Державна установа "Держгідрографія" завершено впровадження нової системи розподілу руху на підходах до портів Чорноморськ, Одеса та Південний.

Державна установа «Держгідрографія» на виконання окремого доручення голови Адміністрації судноплавства від 09.01.2023 №5/02-3/13-23 стосовно імплементації рішення Міжнародної морської організації (циркулярний лист IMO COLREG.2/Circ.78 від 28.11.2022) щодо введення в дію змін до системи розподілу руху (СРР) «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний» виконала комплекс заходів щодо коректури морських навігаційних карт та посібників для с судноплавства. Повідомлення [Державної установи "Держгідрографія"](#) у Facebook.

Для забезпечення імплементації рішення IMO Держгідрографією розроблено та перевидано 10 морських навігаційних карт на акваторію північно-західної частини Чорного моря на які нанесено змінену СРР «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний», а також підготовлено та доведено до судноводіїв інформацію щодо коректури до посібників для судноводіїв. Таким чином завершено процедуру внесення змін на міжнародному рівні до шляхів установлення руху суден на підходах до портів Чорноморськ, Одеса та Південний.

Раніше Держгідрографією було забезпечено розробку відповідних пропозицій України до IMO, їх прийняття на засіданні Групи

експертів з установлення шляхів руху суден ІМО, на 9-тій сесії Підкомітету з навігації, радіозв'язку, пошуку та рятування ІМО та їх затвердження на 106 сесії Комітету з безпеки на морі ІМО у листопаді 2022 року.

[#Держгідрографія](#)

[#ІМО](#)

[#розподілруху](#)

Андрій Єрохін, директор ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»

Шановні колеги!

Дорогі друзі – портовики, суміжники, партнери та контрагенти!

Історичний рекорд перевалки вантажів державного підприємства «Ізмаїльський морський торговельний порт» за місяць – встановлено! В травні 2023 року ДП «ІЗМ МТП» перевантажено більш ніж 830 тисяч тон вантажів.

Такого не було ніколи.

...Наше підприємство зробило неможливе. Неможливе зробив кожен з вас – на своєму місці.

Як неможливо і перебільшити роль в цьому досягненні наших постійних надійних партнерів – філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ»

та регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця».

Щиросердечно вдячні вам за співпрацю!

Окрема подяка – нашим контрагентам: ТОВ “МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ”, ПрАТ “Полтавський ГЗК”, ТОВ “АСКЕТ Шиппінг”, ТОВ “Юнайтед Глобал Лоджистік”, ТОВ “КОМПАНІЯ “МАР ШИППІНГ”, ТОВ “СК Берега”, ТОВ “ЮПСС ІЗМАЇЛ”, ТОВ “Портінвест Лоджистік”, ТОВ “ГЕРМАНН ВІЛЛЕ”, ТОВ “Дунайський логістичний центр”, ТОВ “ЮНІКОРНС” екс. ТРФ Агент, ТОВ “Славутич Руда Україна”, ТОВ “АВ МЕТАЛ ГРУП”, ТОВ “ДІКСОН ТРЕЙД”, ТОВ “Одеська торгова компанія”, ПП “Марінекс”, ТОВ “Віллі Форте Україна”, ТОВ “ТЕК “ЗЕКТЕР”, ПП “Центрагроекспорт”, ТОВ “РА-ТРАНС”, ТОВ “ПІЛЛАР Лоджистік”, ТОВ “КАРТО ФП”, ТОВ “ОККО-ЕКСПРЕС”, ТОВ “ОДЕМАРА-Інтер”, ТОВ “ВІКТОРІЯ 2008”, ТОВ “ТЕП ТРАНСКО”, ТОВ “Нептун Логістік” та інші.

Плідна взаємодія з Вами – невід’ємна складова успіху.

Вдячний усім, хто допомагає в щоденній, щогодинній, щохвилинній праці підприємства – задля Перемоги!

Безмежна подяка – портовикам та всім Захисникам, що боронять Україну зі зброєю в руках!

Слава Україні!

Героям слава!

Андрій Єрохін, директор ДП «ІЗМ МТП»

Повідомлення Андрія Єрохіна у Facebook

РОЗВИТОК ОРЛІВКИ ЯК ПОРТУ: НОВІ ВОРОТА ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

Із закриттям контейнерних терміналів та портів в акваторії Чорного моря Дунай став порятунком для багатьох перевізників. Журнал «Судноплавство» взяв інтерв'ю у засновника та ініціатора створення «Поромного комплексу Орлівка» Юрія Дімчогло. Де він розповів про досягнення у розширенні потужностей Орлівки та планах на майбутнє порту.

Хто став ініціатором створення переправи і які були передумови для цього?

У минулому я був Депутатом Одеської обласної ради VI і VII скликань і сам я родом із Бессарабського краю. Починаючи з 2012 року в мене постало питання: чому Україна на 187 км загального кордону з Румунією не має жодного пункту пропуску, чому всі вантажі їдуть транзитом через Молдову? І коли я особисто їздив до Румунії та Болгарії помічав які були додаткові витрати як для громадян, господарських суб'єктів, так і для транспортних перевізників.

Керуючись Європейськими стандартами кожні 50 км повинен бути один пункт пропуску. Після революції гідності у 2014 році країна остаточно стала на рейси Європейської інтеграції. І всі остаточно зрозуміли, що нам потрібна в цьому місці переправа з ЄС «Орлівка-Ісакча». Терміни введення в експлуатацію переправи неодноразово переносилися, здебільшого через бюрократичні перепони з боку Румунії.

І я разом зі своїми друзями, також бессарабами, об'єднав свої сили для створення цього проєкту. З Олегом Сулаковим, який

володіє «ТІГОС» – велика аграрна компанія, та Володимиром Масленковим – виноробом, торгова марка «Болград».

Ми підписали меморандум з Обласною державною адміністрацією, зробили техніко-економічне обґрунтування, де показали скільки автомобілів та фур їде транзитом через два найближчих до Орлівки пункти пропуску – Рені та Болград, скільки грошей залишають там транспортні компанії.

В чому переваги у використанні переправи перевізниками?

Переправа допомагає всім: легковим та вантажним перевезенням. Економить час, не треба стояти в чергах і не треба доплачувати зайві кілометри на шляху до Південної Європи. Транзит через Молдову змушував перевізників збільшувати відстань на 150-170 км і платити додатково за віньєтку

Після закриття портів з повномасштабною війною контейнерні термінали Великої Одеси не працюють. Найближчий привабливий контейнерний порт знаходиться в Констанції (Румунії), а це 145 км від Орлівки.

80 відсотків вантажних автомобілів, що користуються переправою Орлівка-Ісакча – це контейнеровози. Сьогодні фактично порт Констанца є українським контейнерним терміналом. Автомобіль вантажиться в інших містах і їде одразу через Орлівку до Констанції, ми не бачимо зараз необхідності будувати контейнерний склад.

Який курс розвитку ви взяли для Орлівки? У розширенні перевезень яких видів вантажів ви зацікавлені?

3 грудня 2022 року ми запустили два причали і щомісяця збільшуємо обсяги перевалки зернових та генеральних вантажів. Отримали від Адміністрації морських портів України статус річкового порту. Ми починали з 12 тис. тонн на місяць і зараз,

приблизно через 6 місяців, ми відвантажуюмо майже 60 тис. тонн на місяць.

І в планах далі ми також збільшуватимемо кількість причалів. Наразі ми оформляємо документи на будівництво ще двох причалів. Якщо залишатиметься така сама ситуація з морськими портами, то до кінця літа ми можемо вийти на 100 тис. тонн на місяць.

Також готуємося до обробки олійних. Бажаємо придбати помпи для прямого перевантаження масла з автоцистерн на судна. І робимо орієнтир на генеральні вантажі: добрива, сіль, метали тощо. Їхня частка зараз замала, грубо кажучи, вона складає 1/3 частину.

Дуже актуальними будуть пасажирські автомобільні перевезення по завершенню війни. Так як дуже багато біженців зараз перебувають у румунських містах і їм зручно переїжджати, перевозити речі.

Хто є основними покупцями вантажів, які ви обробляєте?

Нашими основними покупцями зернових є світові трейдери, які розташовані у Констанції. Ми навантажуюмо в баржі, невеликі судна, і в Констанції це вже перевантажується на судна близько 60 тис. тонн.

І також майже більш ніж половина продукції йде безпосередньо турецьким споживачам: компаніям, які є виробниками борошна, комбікормів тощо. Для них ми навантажуюмо у більше великі судна – від 5 до 8 тис. тонн, які максимально можуть заходити на Дунай.

Коли закінчиться війна та почнуть повноцінно функціонувати морські порти України, ціни на перевалку звісно впадуть і зменшаться обсяги, дещо зміниться ринок, але ми сподіваємося, що залишаться клієнти, яким сподобалося працювати на Дунаї.

Хто є основними інвесторами Орлівка-Ісакча, яка його

окупність. І який інтерес є з боку міжнародних компаній у його розширенні?

Інвестори – це ми самі. Все що заробляємо зараз – інвестуємо назад у поромну переправу та порт Орлівка. У такому темпі окупності, як зараз, нам потрібно буде кілька років на повернення інвестицій. Наразі приблизно 30 відсотків вже повернулися.

Ми також працюємо з Укргазбанком, він нас кредитує, коли потрібна фінансова допомога. І ніяких проблем з цим не виникає. З іншого боку переправи у нас потужний партнер – це одна з найбільших судноплавних компаній Румунії – NAVROM.

Яка техніка використовується для перевантаження вантажів?

Щодо зернової перевалки ми працюємо з українським «Заводом Кобзаренка». Для нас було збудовано 4 міні-навантажувача, що допомагають перевантажувати в середньому 80 тонн на годину. А під генеральні вантажі ми орендували два крани Fuchs MHL 380. Вони дозволяють тритисячному судну навантажуватися за 2-3 дні. Ми придбали підйомники, навантажувачі з вильотом стріли до 22 метрів.

Розмову вела Сівкова Тетяна

YURIY DIMCHOGLU

Founder of Ferry Complex Orlivka LTD





default



ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО МОРСЬКОГО СПІВТОВАРИСТВА

24 травня 2023 року в.о. генерального директора Класифікаційного товариства «Регістр судноплавства України» (Регістр) Сергій Гурський взяв участь у заході Європейські морські дні в Україні. Співорганізаторами виступили: Team of Europe Mykolaiv та Громадська спілка «Морський Кластер України» (ГС «МКУ»).

Тема цьогорічного саміту: «Стратегічні пріоритети економічного

відновлення» передбачала обговорення потреб підтримки морської галузі, її поточної діяльності та запуск нових проєктів, що дозволять зберегти економіку, робочі місця та інтегруватися в морську спільноту Європи.

Пан Гурський зазначив, що сьогодні надважливо показати іноземним партнерам нашу незламність і згуртованість, нашу роботу над планом післявоєнної розбудови країни та зокрема нашої галузі.

Також у цей день пройшли загальні збори ГС «Морський кластер України», де за результатом голосування в.о. генерального директора Регістра Гурського С.В. було обрано членом Наглядової ради.

«Це, звісно, дуже відповідально, але водночас стимулює й додає сил для подальшої праці на розвиток всього морегосподарського комплексу», – зауважив пан Сергій.
