

Обміління Дунаю і російські обстріли вплинули на роботу портів Ізмаїл та Рені

Порт Рені наразі працює переважно в режимі складу.

Сезонне обміління Дунаю та російські обстріли портової інфраструктури є стримуючими факторами, які впливають на поточну роботу портів Ізмаїл та Рені.

Як пише [ЦТС](#), про поточну ситуацію розповіли в транспортно-логістичній компанії NG Shipping, що займається [логістикою контейнерів](#) на Дунаї.

В компанії повідомили, що через сезонне обміління річки, порт Ізмаїл знаходиться у стані, коли навігація стає ускладненою, що створює труднощі для його повноцінного функціонування.

“Щодо порту Рені: не дивлячись на те, що порт приймає все більше контейнерів, це може спричинити тимчасове закриття експорту контейнерів. Ситуація ускладнюється тим, що навігація з Рені на сьогодні теж тимчасово припинена, і порт зараз фактично функціонує як склад, що ускладнює торгівельні операції”, – заявили в NG Shipping.

Раніше повідомлялося, що після російського обстрілу портів Дунаю [ставки фрахту](#) у портах зросли на 5-7 євро.

Тим часом Румунія має намір збільшити обсяги транзиту українських аграрних вантажів своєю частиною Дунаю, залучивши [додаткових лоцманів](#).

УДП готує до першого рейсу відремонтоване морське судно

Морське суховантажне судно «Вилково», яке є першим у планованому відновленні флоту типу «річка-море» ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», проходить останні випробування та готується до першого рейсу. Про це повідомила прес-служба УДП. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

За кілька днів після завершення процедури випробування на клас Регістру, наш новий суховантаж розпочне перший рейс. Роботи для нього наразі дуже багато – одеські порти заблоковані ворогом, а вивозити врожай потрібно! Перевага «Вилково» у тому, що воно може повноцінно працювати на Дунаї навіть в умовах мілководдя. Але найголовніше, що, з огляду на напружену ситуацію, не всі іноземні судновласники готові продовжувати працювати в українських дунайських портах. Натомість річковий та морський флот УДП виконує роботу за будь-яких обставин”, – написав Москаленко у Facebook.

Керівник УДП нагадав, що багато років суховантаж «Вилково» перебував у бербоут-чартері.

Минуле керівництво доля морського флоту пароплавства не хвилювала, орендар економив на обслуговуванні. Як результат, судно повернули в жахливому технічному стані. Альтернативою капітальному ремонту було відправити «вбите» судно у відстій, з якого єдина дорога – на металобрухт. Ми прийняли рішення судно відновити”, – пояснив він.

Ремонтні роботи тривали майже три місяці. Були замінені десятки тонн металу – конструкції корпусу, палуби, перебірки трюму та багато іншого. Очищений та пофарбований в три шари корпус, також виконано фарбування поверхонь трюмів та палуб на площі майже 10 тис. квадратних метрів. Вперше за 30 років повністю демонтовані та відреставровані кришки вантажних трюмів та деякі інші системи та агрегати, замінена гідравлічна система відкриття кришок. Повністю капітально відновлений гвинто-рульовий комплекс. Виконаний капітальний ремонт головного двигуна, дизельгенераторів, компресорів, замінена та налаштована паливна апаратура.

На судні було замінено величезну номенклатуру запчастин: деякі з вузлів виготовлялись на замовлення. Багато агрегатів замінені новими, щоб у подальшому не вкладати кошти у ремонти.

Для «Вилково» капітальний ремонт став фактично другим народженням», – наголосив Москаленко.

Теплохід «Вилково» – п'яте із серії суден, збудованих на замовлення УДП на португальській верфі Віана ду Каштелу (тип «Ізмаїл»). Це універсальне суховантажне судно, призначене для перевезення генеральних, навалочних вантажів різної номенклатури, зерна, контейнерів.

Довжина судна – 88,15 метра, ширина – 15,5 метра, висота борту – 7,1 метра, осадка по літню вантажну марку – 5,67 метра, водотоннажність – 5742 тонн, швидкість – 12 вузлів.

10 років судно перебувало у бербоут-чартері приватної компанії, у порт приписки повернулося у 2022 році.
