

## Порти України вже обробили понад 90 млн тонн вантажів

За період з січня по листопад цього року порти України збільшили перевалку на 70%.

Станом на 10 грудня 2024 року українські морські порти обробили 91,1 млн тонн вантажів, повідомляє Адміністрація морських портів України.

Протягом січня-листопада 2024 року фактичний обсяг вантажоперевалки склав 89,9 млн тонн, що на 70% перевищує показники аналогічного періоду минулого року (52,8 млн тонн).

Основу вантажообігу за цей період становили зернові – 56,1 млн тонн (проти 39,4 млн тонн у 2023 році) та рудні вантажі – 16,7 млн тонн (проти 3,2 млн тонн у 2023 році).

«Особливу роль у зростанні перевалки відіграє український морський коридор, через який за 11 місяців транспортували 73,4 млн тонн вантажів, із них 6,5 млн тонн у листопаді», – зазначили в АМПУ.

Загалом у листопаді морські порти України обробили 7,6 млн тонн вантажів (проти 6,7 млн тонн у листопаді 2023 року).

---

## Офіційна інформація про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram

Тема реалізації морського флоту УДП активно обговорюється у

ЗМІ. Висловлюються різні думки щодо доречності продажу суден та потенційних покупців, яких можуть зацікавити наші судна. Прес-служба підприємства запропонувала відомим експертам висловити свою позицію щодо теми продажу морського флоту. Адже питання для підприємства та трудового колективу є надважливим. Зокрема, ситуацію прокоментував Віктор Берестенко, Президента Асоціації міжнародних експедиторів України:

“Щодо продажу морського флоту на місці керівництва УДП, я схилився б до аналогічного рішення. Ще у 2022 році ми попереджали – коли в Одесі знову відкриється велика вода, Дунайський експортний напрям не буде користуватись попитом. Але в 2023 році ще ніхто не розумів наскільки тривалою може бути блокада – чи вдасться її прорвати, чи відновлення експорту через порти Одеси є тимчасовим. Тож багато приватних компаній активно інвестувало в Дунай – у флот, у стивідорні комплекси, у портову інфраструктуру. Деякі інвестиції могли окупитись за сезон.

Наразі зрозуміло, що експорт агропродукції через Одесу є стабільним, і дунайський напрям, при ринковій конкуренції без преференцій від держави, не може з ними конкурувати. В перспективі цінова різниця між одеськими і дунайським портами стане ще більшою. Дунайська логістика зможе розраховувати лише на агропродукцію з Бессарабії.

Ми не займаємось безпосередньо морськими перевезеннями, але можу сказати, що не вірю, що сьогодні можливо знайти завантаження і забезпечити рентабельну роботу морського флоту УДП, враховуючи вік суден та конкуренцію на ринку.

У компанії лише два відремонтованих судна, що значно обмежує можливості. Компанія є державною, а це суттєво більші витрати на персонал та операційні витрати, порівняно з приватними перевізниками.

Є здоровий глузд у тому, щоб не збільшувати витрати на утримання морського флоту, натомість інвестувати у річковий флот, який працює на Середньому Дунаї, якщо на цьому напрямі у компанії є вантажі та рентабельність”.

