

Думаємо про будівництво ще двох морських причалів і одного поромного, – бліц-інтерв'ю із співвласником порту "Орлівка"

Дмитро Дімчогло про кількість причалів, наявну техніку та подальші плани роботи переправи на Дунаї та портового терміналу поруч.

Поромна переправа через Дунай "Орлівка-Ісакча" запрацювала влітку 2020 року. Вже тоді інвестори проекту думали над тим, аби розширитися за рахунок будівництва річкового вантажного терміналу. Як розповів згодом ініціатор створення переправи Юрій Дімчогло, пришвидшитися змусила війна – в травні-вересні 2022 року було побудовано причал, а в грудні того ж року портовий термінал прийняв перше судно. Складів для зберігання тоді не було, тож, перевалку здійснювали за прямим варіантом – безпосередньо з автотранспорту на баржі чи навпаки.

Про те, що змінилося в порту та на поромній переправі за останні пару років, ЦТС поговорив на полях конференції Grain Ukraine із співвласником річкового порту "Орлівка" Дмитром Дімчогло.

Якими на сьогодні є обсяги перевезень поромами?

Поромні перевезення зараз здійснюються кожні 30-40 хвилин в обох напрямках – Румунія-Україна, із Орлівки в Ісакчу і навпаки. На лінії курсують два пороми. І на основі поромної переправи, як ви знаєте, у нас побудований річковий порт. Зараз це 5 причалів. 4 з них 120-метрові і один – 80-метровий – під баржі. Усі з глибинами більше 7 метрів.

Чи плануєте подальшу розбудову?

Наразі ми фіналізували своє бачення розвитку. Під нинішній

попит ми маємо більше причалів, ніж нам навіть потрібно. Але в нас є ще земля і є плани на майбутнє. Думаємо про побудову ще двох морських причалів і одного поромного. У нас є під це генеральний план, але поки що в цьому немає потреби.

Як ви подолали наслідки російських обстрілів?

У нас було три обстріли. Загальні наші втрати через них склали 100 млн грн. Це ми кажемо про зафіксовані втрати. Це збіглося з ускладненням ситуації на Дунаї. Відновлення нашої роботи дуже потребувала країна – і відправники, і отримувачі вантажів. Тому ми кожен раз оперативно відбудовувалися. Це було важко, але це було потрібно і трейдерам, і виробникам – всім.

Якою технікою наразі оперуєте на терміналі?

Ми повністю приватний порт. Навіть причали ми будували самі. Усі технічні споруди у нас на балансі, у нас своя техніка. Це унікальний кейс, тому що зазвичай причали будує держава. У нас також усе своє кранове та технічне господарство. Маємо 6 мобільних кранів, багато завантажувачів. Ми встигли спрацювати з USAID і провести пільгову закупівлю техніки. У цій співпраці ми вкладали 30% від вартості покупки, а нам спонсорували 70% і ми закупили зерноперевантажувачі і один колісний навантажувач. Але ми також придбали багато техніки самі.

Які об'єкти в порту і на переправі плануєте ще будувати?

Ми косметично постійно щось десь добудовуємо. У нас велике підприємство – майже 19 га землі. І кожен квадратний метр цієї землі буквально “забитий” інфраструктурою, яка має працювати. Не так давно добудували 10 тисяч квадратних метрів складів у порту. У нас є дуже багато техніки: два паливно-перевалочних комплекси, один газоперевалочний, один – для перевалки олії. Зерноперевантажувачів у нас майже десяток. У майбутньому ми можемо ще щось докуповувати з техніки. Але по причалах, як я й казав, у нас генеральний план лише на папері. Ми і так завантажені лише на 70%. У нас немає потреби добудовувати ще щось.

У зв'язку з відновленням роботи портів Великої Одеси, як вважаєте, чи попит на ваші послуги надалі зростатиме?

Коли ми ввійдемо до ЄС, то на 100% буде рости завантаження.

Дунай протікає через 10 країн Європи. І Україна – одна із них. Поки що ми не повноцінно в екосистемі Європи. У нас є ліміти, ми не можемо постачати свої товари прозоро та безтарифно в ЄС. Наприклад, як зернові. Нас стримують у цьому. Але якщо, дай Бог, до 2030-го ми увійдемо в ЄС, це може критично змінити ситуацію і Дунай відіграватиме потужну роль у товарообороті між європейськими країнами. Як з, наприклад, Сербією та іншими країнами, якими проходить Дунай, але які не в ЄС.

Читайте також Тримай Дунай ширше: Чи вдасться зберегти нинішні обсяги перевалки на річці

https://cfts.org.ua/articles/dumaemo_pro_budivnitstvo_sche_dvo_kh_morskikh_prichaliv_i_odnogo_poromnogo__blits_intervyu_iz_sp_ivvlasnikom_portu_orlivka_2121/145943

Греція може стати партнером України у відновленні та розвитку морської галузі

<https://usm.media/grecziya-mozhe-stati-partnerom-ukra%dl%97ni-u-vidnovlenni-ta-rozvitku-morsko%dl%97-galuzi/>

Грецькі компанії представили свої можливості інвестицій у відбудову України, зокрема у відновлення морської галузі.

Відбудову і залучення грецького бізнесу до процесів обговорили під час українсько-грецького бізнес форуму, повідомляє Мінрозвитку громад та територій України.

Зокрема, міністерство розглядає Грецію як партнера у відновленні та розвитку морської галузі.

Заступниця міністра Марина Денисюк підкреслила, що Греція надала практичну підтримку у створенні безпечних та надійних

альтернативних маршрутів для протидії блокаді портів Чорного моря.

«Використання грецьких портів – Салонік та Александруполіса – як додаткових напрямків для експорту українського зерна демонструє силу цього стратегічного партнерства», – зазначила Марина Денисюк.

Зокрема Греція, за словами посадовиці, як одна з найбільших морських держав світу за тоннажем флоту, зацікавлена у морських перевезеннях з українських портів. Це партнерство є важливим для підтримки глобальної продовольчої безпеки.

«Відновлення морської та портової інфраструктури має вирішальне значення для нас. На початку 2024 року Україна та Естонія спільно розробили План реконструкції морського сполучення України бюджетом понад 550 мільйонів євро. Ми готові його презентувати грецьким партнерам», – розповіла Марина Денисюк.

Зазначимо, на форумі були присутні представники 10 грецьких компаній: Metlen Energy & Metals, GEK Terna, Viohalco–Steelmet–Elvalhacor, Onex Group/Hellenic Shipyards Association, Endeavour Integrated Solutions, DP Pumps Manufacturers, Spirit World Group, Elmon, NK LAW Firm, Samaras & Partners Group of Companies.

Протягом форуму представники бізнесів представили галузі своєї роботи та можливості з участі у відбудові України.

Читайте також: Естонія продовжує співпрацю з Україною щодо відновлення морської галузі.

<https://usm.media/grecziya-mozhe-stati-partnerom-ukra%97ni-u-vidnovlenni-ta-rozvitku-morsko%97-galuzi/>

[Ремонті роботи через міст, що](#)

з'єднує порти Ізмаїла та Кілії, майже завершені

Після ремонту мосту через канал Кофа прогнозують покращення пропускної здатності.

Про це повідомляє Служба відновлення в Одеській області.

На автодорозі Т-16-07 Ізмаїл – Кілія – Вилкове закінчуються ремонтні роботи мосту через канал Кофа, які розпочались минулого року.

«Міст є важливим для півдня Одещини, що поєднує Ізмаїльський та Кілійський порти, та має вагоме значення для чотирьох громад Ізмаїльського району», – йдеться у повідомленні.

Вже влаштовано верхній шар асфальтобетонного покриття на мостовій споруді та підходах, встановлено дорожні знаки, нанесено дорожню розмітку. Фахівці укріпили узбіччя, висіяли траву на укосах, пофарбували споруду.

У Службі відновлення зазначили, що після ремонту мосту і під'їзної дороги покращиться транспортне сполучення в регіоні та збільшиться пропускна здатність дороги. Зокрема прискориться пересування великовантажних транспортних засобів, що везуть товари економічного значення.

Нагадаємо, старий міст був збудований в 60-ті роки минулого сторіччя. У 2021 році через аварійний стан його перекрили для руху всіх видів автотранспорту.

<https://usm.media/remonti-roboti-cherez-mist-shho-z%ca%bc%d1%94dnu%d1%94-porti-izma%d1%97la-ta-kili%d1%97-majzhe-zaversheni/>

Порт окупації: що стоїть за «тендерами» на мільярди в захопленому Маріуполі

Маріупольський порт перетворюється на один із головних логістичних хабів окупантів для експорту крадених українських ресурсів – в першу чергу вугілля, зерна та металу.

Попри те, що українські експерти стверджують, що росіяни не можуть і не будуть відновлювати Маріупольський порт, Кремль активно вкладається у збільшення потужностей окупованих терміналів. Для Москви Маріуполь – логістична знахідка, яку слід терміново реконструювати: не з гуманітарною, а з цілком грабіжницькою метою.

USM отримав у розпорядження тендери, які окупанти проводили для розширення порту Маріуполь, та поспілкувався з очільником Центру вивчення окупації Петром Андрющенком, аби з'ясувати, які російські компанії пов'язані з цією злочинною діяльністю.

З 2024 року РФ незаконно вивезла понад 120 тисяч тонн українського коксівного вугілля. За даними Служби зовнішньої розвідки, все це – з окупованого Донбасу, через термінали Маріуполя. Зазначимо, Маріупольський порт – найбільш глибоководний серед тих, що Кремль окупував з 2022 року і, фактично, найглибоководніший порт в своєму регіоні.

До початку повномасштабної війни паспортна глибина підхідного каналу становила 9,15 м, а в акваторії – до 9,75 м. Це дозволяло приймати судна з осадкою до 8 м і довжиною до 240 м, а не лише судна типу «ріка-море».

Інші окуповані порти материкової України мають глибини, обмежені для повноцінного морського фрахту. Наприклад, Бердянськ здатен приймати судна з осадкою до 7,9 м, але має інші обмеження маневреності.

Судна Alpha Hermes, Victoria V, Alfa-1 та інші доправляли вугілля до портів у Росії, Туреччині, Алжирі. Частина рейсів

маскувалась – наприклад, судно Sv. Nikolay вимкнуло транспондер і здійснило «транзитну зупинку» у порту Темрюк, де росіяни переоформили вантажні документи, вказавши начебто інший порт завантаження.

Відправником вказали компанію Green Rabbit Limited, зареєстровану в Гонконзі, але пов'язану з громадянами РФ.

Наразі з порту вивозять до 60 тисяч тонн вугілля щомісяця, а кожні два тижні завантажуються щонайменше п'ять суден. На причалах також накопичується каолін – хоча його тимчасово не вивозять, аналітики припускають, що це – лише логістична павза.

Тим часом РФ модернізує порт, аби довести його потужність до 12 млн тонн на рік. Реконструкція терміналів і ремонт інфраструктури – не для людей і не для розвитку регіону, а для нової хвилі грабунку українських ресурсів.

«Росіяни роблять міжнародний хаб, – прокоментував керівник Центру вивчення окупації Петро Андрющенко. – Порти (ред.: на тимчасово окупованих територіях) працюють вже здебільшого на експорт. І те, що виходить, особливо з Маріупольського порту, напряму далі йде без перевантаження вже в інших портах. Це тіньовий експорт».

Поки російські медіа й чиновники «ДНР» бідкаються на стан порту, насправді його інфраструктура активно відновлюється – у режимі напівпублічних тендерів. Документи, які отримала редакція USM, свідчать: окупанти вкладають у портову реконструкцію сотні мільйонів рублів, переважно через фіктивні та підконтрольні компанії.

Основна ціль – створення вузла для перевалки вугілля та зерна. Вивчені тендери чітко сигналізують: росіяни не просто «латають дірки» – вони будують інфраструктуру під логістику масового вивозу сировини. Вже у 2023 році окупаційна адміністрація Маріуполя підписала десятки контрактів на реконструкцію портових потужностей, зокрема:

- Ремонт причалу №3 – договір з ТОВ «Стройгазмонтаж-М», сума – 146 млн руб. (1,832 млн доларів);
- Ремонт під'їзних залізничних колій до порту – АО «СтальПуть», 112 млн руб (1,405 млн доларів);

- Модернізація портового елеватора – компанія 000 «ЮгТехМонтаж», понад 92 млн руб. (1,154 млн доларів);
 - Поставка нової навантажувальної техніки – 000 «КранСпецПоставка», ще 67 млн руб. (841 тис. доларів).
- У більшості логістичних проектів фігурує АО «РЖД» (Російські залізниці), яка через дочірні компанії бере участь у тендерах на ремонт колій, реконструкцію терміналів та закупівлю обладнання. Формально – для «соціально-економічного відновлення», але в реальності – для побудови постійного маршруту експорту вугілля з Донбасу.

РЖД уже тестувала маршрут «Шахти – Донецьк – Новоазовськ – Маріуполь – Темрюк» і навіть вивозила партії вугілля залізницею з подальшим перевантаженням у порту.

Так, тендерна процедура № 76188717 була проведена у форматі запиту комерційних пропозицій. Російська держкомпанія «Росморпорт» провела закриту тендерну процедуру на обслуговування днопоглиблювального судна «Уренгой» у порту Маріуполя. Йдеться про роботи в районі Вугільної гавані – це частина окупованого міста, де Росія намагається відновити та модернізувати портову інфраструктуру.

Тендер на агентування земснаряда «Уренгой» для днопоглиблення на підхідному каналі Вугільної гавані порту Маріуполь в інтересах РФ

Закупівля проходила у форматі запиту комерційних пропозицій – тобто без відкритих торгів і без широкого конкурсу. Цей тип процедури зазвичай використовують, коли хочуть швидко вибрати виконавця або оцінити орієнтовну вартість майбутнього контракту. Відповідальною за комунікацію з учасниками призначено Наталію Братишеву, яка працює у філії «Росморпорту» в Астрахані. Усі документи були подані через електронну платформу РТС-Тендер.

Формально це лише етап збору пропозицій, але з огляду на характер закупівлі та місце виконання – Маріуполь на окупованій території – можна припустити, що «Уренгой» готується до чергового етапу днопоглиблення, яке має стратегічне значення для відновлення судноплавства в порту.

Фіктивні гравці з кримською пропискою

Більшість компаній, які отримали підряди на реконструкцію порту, – маловідомі структури, зареєстровані в окупованому Криму або на півдні Росії. Вони часто мають спільних бенефіціарів, а в деяких випадках – і однакові контактні дані. Наприклад:

- 000 «ЮгТехМонтаж», що виконує монтаж портового елеватора, раніше фігурувала у контрактах з портом у Севастополі, а її засновник пов'язаний із низкою фірм, які обслуговують кримську портову інфраструктуру;
- АО «СтальПуть», яке ремонтує під'їзні залізничні колії до Маріуполя, входить до холдингу, пов'язаного з Міноборони РФ. Водночас ця компанія обслуговувала логістику російських військових баз у Таганрозі та окупованій Макіївці;
- 000 «КранСпецПоставка» спеціалізується на «швидких» постачаннях техніки без тендерів. Її менеджери раніше працювали у сфері воєнної логістики.

Окупаційна адміністрація проводила тендери з підозріло низькою переможною ставкою. Так, у тендері №72385443 на проведення аналізу відповідності технічної документації стартова ціна контракту становила майже 16 млн рублів (200,6 тис. доларів). Але перемогла компанія, яка погодилася виконати роботи за 4,5 млн рублів (56,4 тис. доларів) – це лише 28% від початкової суми. Інші учасники пропонували 11,25 та 15,27 мільйона рублів. Всі заявки були допущені, що лише підтверджує попередню домовленість між учасниками.

Тендер на розробку техдокументації на оснащення об'єктів безпеки мореплавства Маріупольського морського порту Закупівлю організувало російське держпідприємство «НИКИМП», яке займається вимірювальними приладами. Юридична адреса цієї компанії знаходиться у т.о. Севастополі.

Фактично, тендери виграють «свої для своїх» – компанії з досвідом роботи на окупованих територіях або у воєнному сегменті.

Жоден з оприлюднених тендерів не був зареєстрований у російському федеральному реєстрі держзакупівель. Усі процедури відбуваються через «локальні платформи» псевдоутворення «ДНР», без прозорості, конкурсів і навіть чітких техзавдань. При

цьому бюджети на реконструкцію постійно зростають: наприклад, модернізація причалу №3 зросла вдвічі впродовж шести місяців. «Це відмивання грошей. Ну це щоб сто відсотків отримували свої просто і все. Це не лише з портом, це скрізь така історія», – зазначив керівник Центру вивчення окупації.

Деякі підряди оформлюють заднім числом. В одному випадку, згідно з документами, техніка мала бути доставлена за два дні до підписання контракту.

Міжнародна тиша і юридична порожнеча

Окуповані території росіяни не просто контролюють – вони планомірно інтегрують у свою воєнно-економічну систему. І Маріупольський порт у цій схемі виконує критичну функцію. Його не модернізують заради відновлення чи гуманітарних вантажів. Його відбудовують для експорту награваного. Усе це – ресурси, які належать Україні, але через цей порт вони можуть опинитися на світовому ринку під виглядом російської продукції.

Тендер на виконання водолазних робіт з огляду підводної частини буксирів: «Капітан Меркулов», «Капітан Маркін», «Портовик» в інтересах РФ

Західні партнери України визнали вивезення зерна з окупованих територій мародерством ще у 2022 році. Але після цього – тиша. Жодна з фірм, які беруть участь у реконструкції Маріупольського порту, не потрапила під санкції. Жоден логістичний маршрут не був заблокований.

Натомість ми бачимо створення повноцінної експортної вертикалі: від захопленого поля – до модернізованого елеватора і вивантаження на судно. І всі учасники цієї вертикалі залишаються безкарними.

У геополітичній карті Росії Маріупольський порт займає місце значно важливіше, ніж просто транзитний вузол. Це – символ та інструмент анексії. І він потрібен Кремлю не для цивільного життя на захопленій території, а для закріплення економічного контролю над Донбасом та Азовським узбережжям.

Натомість Петро Андрющенко переконаний, що коштом українських ресурсів окупанти намагаються мінімізувати втрати в російській економіці. Фактично росіяни вивозитимуть усе, що зможуть.

«Це абсолютно комерційна історія, яка дозволяє їм трошки нівелювати негативні економічні наслідки, наскільки це можливо. Зараз ворог вивозить суто сировину – це вугілля, це руда, це коалін. А це кризова історія на території Росії. Тобто тут майже нульова субвартість. І це дозволяє хоч якось їм балансувати», – наголосив Андрющенко.

Навіщо Росії порт у зруйнованому місті

Після того як російські війська зруйнували понад 90% міської інфраструктури, жодних реальних передумов для відновлення Маріуполя як цивільного центру немає. Але є порт. І якщо в місті мешкає вчетверо менше людей, ніж до війни – це не заважає порту працювати на повну.

За задумом РФ, порти Азовського узбережжя – Маріуполь і Бердянськ – мають стати новими експортними воротами для захоплених регіонів Донбасу, Запоріжжя, Луганщини. Плани включають:

- запуск поромного сполучення з Кубанню;
- розбудову залізничних гілок до Темрюка і Таганрогу;
- створення єдиного логістичного хабу через Керченський міст, включно з портами Криму.

Схема залізничного сполучення РФ з окупованими Сходом та Півднем України

Це – фактична економічна анексія, що має закріпити військову. Маріуполь в ній відіграє роль перевалочного пункту не лише для сировини, а й для пропаганди: мовляв, «інтеграція успішна, життя повертається, бізнес працює».

Втім, якщо у 2022–2023 роках Кремль ще намагався приховувати масштаби вивозу українських ресурсів, то зараз – вже ні. Навпаки: ідеологія «Азовської губернії» базується на простому принципі – віддати захоплене російському капіталу. Вугілля, зерно, метали, коалін – усе це розглядається як військова контрибуція, коштом якої Росія веде війну.

І поки на фронті триває боротьба за кілометри, в тилу окупанти вже рахують тонни. Вивозять вагонами, завантажують на судна, оформлюють фіктивні сертифікати. А порт, який формально «не працює», працює як годинник.

Попри цю очевидну картину, на міжнародному рівні ситуація з

Маріуполем залишається малопоміченою. Лише епізодично згадуються випадки нелегального експорту зерна чи металу. Але ніхто системно не говорить про створення на базі українського порту військово-логістичного вузла окупантів. Це – політична, дипломатична і санкційна прогалина, яку треба закрити.

Втім, як наголошує керівник Центру дослідження окупації, ситуація з міжнародним моніторингом і санкціями куди складніша.

«У нас має бути власне питання: чи ми наклали хоч якісь санкції на того, хто вивозить? Воно ж відомо, хто й куди везе. Ясно, що ні українських санкцій немає, яких (ред.: міжнародних) санкцій ми ще хочемо, – наголошує експерт. – Треба відслідковувати через які порти і як це робиться, як проходять документи, які схеми використовуються. Ніхто нічого з цим не робить. І ми теж з цим нічого не робимо».

Андрющенко впевнений, що вимагаючи від міжнародної спільноти моніторинг та впровадження санкцій, у першу чергу треба починати діяти самим. Бо «якщо ми з себе не почали, ну що ми можемо вимагати від наших партнерів?»

Сьогодні Маріупольський порт – це не просто черговий об'єкт на тимчасово окупованій території. Це – юридичний і матеріальний доказ системного злочину. Доказ того, що Росія веде не лише гарячу війну, а й тиху економічну окупацію: зі своїми планами, своїми підрядниками, своїми поїздами, своїм «вивезенням».

Нарешті, варто визнати: поки Росія окупує українські міста, жоден «економічний розвиток» там не є розвитком. Це – розграбування під акомпанемент пропаганди, і Маріупольський порт – один з найяскравіших прикладів.

Даниїл Попов

<https://usm.media/port-okupaciji-tendery-w-mariupoli/>

АМПУ та Посольство Республіки Польща обговорили напрями співпраці у сфері морської логістики та безпеки портів

В Адміністрації морських портів України (АМПУ) відбулася ознайомча зустріч за участі керівництва підприємства та делегації Посольства Республіки Польща на чолі з тимчасовим повіреним у справах Пйотром Лукасевичем.

Голова АМПУ Олександр Семирга подякував польській стороні за послідовну підтримку України з початку повномасштабного вторгнення.

«Польща з перших днів війни залишається важливим союзником України. Ми щиро вдячні за цю підтримку та цінуємо польську сторону як стратегічного партнера у розвитку портової логістики та розбудові довгострокового економічного партнерства», – зазначив він.

У ході розмови сторони обговорили ситуацію в портах Великої Одеси після ракетних ударів, а також актуальні виклики у сфері портової безпеки. Окрему увагу було приділено можливостям залучення польських підприємств до роботи в українських морських портах, зокрема сфері контейнерних перевезень та перевалки наливних вантажів. Також обговорено плани з відкриття нових транзитних маршрутів.

Сторони підтвердили спільну зацікавленість у підтриманні постійного діалогу та практичної взаємодії. У цьому контексті було окремо обговорено підготовку економічної місії польських компаній до Одеси, запланованої на кінець червня.

Тимчасовий повірений Пйотр Лукасевич підтвердив готовність до продовження підтримки України та зацікавленість у поглибленні галузевого співробітництва.

<https://www.uspa.gov.ua/news/ampu-ta-posolstvo-respubliky-pols>

hha-obgovoryly-napryamy-spivpraczy-u-sferi-morskoyi-logistyky-
ta-bezpeky-portiv
