

Одеська філія АМПУ готується до сертифікаційного аудиту інтегрованої системи управління

В Одеській філії ДП «АМПУ» розпочалася активна підготовка до сертифікаційного аудиту інтегрованої системи управління (ІСУ). ІСУ об'єднує ключові процеси діяльності підприємства відповідно до вимог міжнародних стандартів, пояснили у відомстві.

Для якісної підготовки до перевірки наказом начальника філії затверджено та введено в дію Програму внутрішнього аудиту ІСУ. До 31 серпня 2026 року внутрішні аудитори та залучені технічні експерти проведуть комплексну оцінку роботи структурних підрозділів.

У рамках внутрішнього аудиту визначені фахівці перевіряють виконання вимог інтегрованої системи управління, актуальність документації, ефективність виробничих процесів та рівень готовності персоналу до проходження сертифікації.

Інтегрована система управління поєднує міжнародні стандарти у сферах управління якістю, екологічного менеджменту, охорони праці та здоров'я працівників. Такий підхід дозволяє забезпечувати єдині принципи управління, підвищувати ефективність роботи та раціонально використовувати ресурси.

«Підготовка до сертифікаційного аудиту – це не лише перевірка відповідності міжнародним вимогам, а й можливість удосконалити внутрішні процеси, підвищити рівень безпеки та зміцнити довіру наших партнерів», – зазначив керівник Одеської філії ДП «АМПУ» Дмитро Назаренко.

Успішне проходження аудиту стане черговим підтвердженням системної роботи колективу Одеської філії ДП «АМПУ» над підвищенням якості управління, виробничої безпеки та

екологічної відповідальності відповідно до найкращих світових практик.

Чорноморський фрахт топчеться на місці через малу кількість угод

Активність на ринку впала через галузевий захід у Греції – кількість укладених угод виявилася надто малою, щоб визначити напрямок руху ставок.

Ставки на чорноморському фрахтовому ринку залишаються на рівнях попереднього тижня. Про це повідомили аналітики ASAP Agri.

Визначити напрямок їхнього руху складно через різке падіння ринкової активності – більшість учасників галузі були присутні на Посідонії в Афінах.

Попри обмежену кількість угод, ринкові фундаменти залишаються несприятливими для судновласників. Тиск із боку фрахтувальників зберігається.

Станом на 5 червня «костери» з Дунаю до Східного Середземномор'я трималися на рівні близько \$40/MT, а «хендісайзи» з чорноморських портів до ЕСІ – близько \$23–24/MT.

<https://usm.media/czornomorsjkyj-fraxt-topczetjsia-na-misci-czerez-malu-kiljkistj-uhod/>

Сіверсівські маяки відзначають 160 років роботи на Бузько-Дніпровсько- лиманському каналі

В Україні налічується щонайменше 60 маяків, кожен з яких є невід'ємною складовою системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства. Усі вони мають власну історичну спадщину та неповторну архітектуру.

160 років тому вперше засвітили свої вогні маяки Сіверсів Передній і Сіверсів Задній, розпочавши багаторічну службу регулювання руху суден одинадцятим коліном Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу.

Обидва маяки було встановлено у 1866 році на Сіверсовій косі: Передній – на краю коси, а Задній – за 2,8 км. Спочатку маяками слугували дерев'яні башти у формі зрізаних пірамід, вершини яких увінчували ліхтарі. Сіверсів Передній мав два світлові апарати – відбивальний у вікні головного фасаду, що світив у напрямку створу постійним червоним вогнем, і заломлюваний, який з вікна правого бокового фасаду освітлював дугу горизонту. Та через шторми і руйнування берега маяк Сіверсів Передній через два десятиліття довелося переносити у глиб коси. Дерев'яну вежу було розібрано, і за сто метрів від неї побудовано 12-метрову кам'яну, яка слугувала мореплавцям майже століття. Однак у 1967 році маяк було модернізовано і сьогодні – це шестигранна біла башта заввишки 18 метрів. Для кращої примітності з боку створу її пофарбовано в червоний колір і нанесено білу вертикальну смугу посередині.

Вогонь маяка Сіверсів Задній у 1871 році змінив колір, замість червоного він став випромінювати в напрямку створу постійне біле світло. Після Другої світової війни маяк було перебудовано – це вже стала 10-метрова кам'яна вежа, верхня

частина якої пофарбована в червоно-оранжевий колір, а нижня – в білий.

Обидва маяки забезпечують рух суден від мілин, що тягнулися вздовж правого і лівого берегів річки Південний Буг. Сіверсів Задній маяк працює одразу на два коліна Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу: одинадцятьте – разом із Сіверсів Переднім маяком та тринадцятьте – з Костянтинівським.

Сіверсів Передній і Сіверсів Задній маяки оснащені основним і резервним світлооптичними апаратами на світлодіодах типу «Фотон». Додатково встановлено і вузьконаправлений світлооптичний апарат, який за необхідності вмикається і вдень. Енергопостачання забезпечує лінія електропередачі, а для резервного живлення передбачені акумулятори та дизель-генератори. Контроль за станом світлооптичної апаратури і джерел живлення здійснюється дистанційно з робочого місця оператора системи «Моніторинг».

Понад півтора століття Сіверсів Передній і Сіверсів Задній маяки поєднують в собі історію із сучасністю. Від дерев'яних башт ХІХ століття маяки пройшли шлях модернізації до сучасних автоматизованих навігаційних технологій, які використовуються гідрографічними службами для забезпечення безпеки судноплавства.

Міністерство розвитку громад та територій України

Ivan Zhekov

Адміністрація морських портів України/Ukrainian Sea Ports Authority

Адміністрація судноплавства

Регістр судноплавства України

https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1432632325577730&id=100064929274957&mibextid=wwXIfr&rdid=Ko2VMD1od0b5Q0A0#

Сибіга обговорив із генсеком ІМО атаки РФ на українські порти

Сибіга закликав задіяти механізми ІМО проти «тіньового флоту», шахрайської реєстрації суден і незаконних заходів до закритих українських портів.

Міністр закордонних справ України Андрій Сибіга провів у Лондоні зустріч із генеральним секретарем Міжнародної морської організації Арсеніо Домінгесом. Про це Сибіга повідомив у соцмережі X.

«Під час зустрічі ми обговорили погіршення ситуації у сфері морської безпеки, зокрема, триваючі російські атаки на українські порти, цивільні судна та пошуково-рятувальні катери, – зазначив міністр, – Окремо ми обговорили практичні інструменти, наявні в межах ІМО для протидії цим загрозам, зокрема російському тіньовому флоту, шахрайській реєстрації суден, незаконним практикам судноплавства та ризикам, пов'язаним із заходженням суден до закритих українських портів».

Сибіга також наголосив на важливості недопущення залучення моряків до небезпечних і незаконних рейсів та відзначив проект технічної допомоги «ІМО для України», який перейшов до практичної фази реалізації.

«Я запросив генерального секретаря знову відвідати Україну та на власні очі побачити наслідки російських атак на наші порти, морську інфраструктуру та цивільне судноплавство», – поінформував він.

Нагадаємо, минулого місяця віцепрем'єр-міністр з відновлення України Олексій Кулеба обговорив із генсекретарем ІМО вивезення Росією краденого українського зерна.

<https://usm.media/sibiga-obgovoriv-iz-gensekom-imo-ataki-rf-na-ukrayinski-porti/>

