

УДП продовжує роботу після атаки російських дронів на Ізмаїл

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» продовжує роботу після атаки російських дронів на Ізмаїл цього тижня, внаслідок якої значних ушкоджень зазнав головний офіс пароплавства. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Сильно пошкоджена будівля УДП. Морвокзал. І ще десятки логістичних об'єктів у наших колег. Ніхто з наших співробітників не постраждав. І це головне. Двері та вікна замінимо – втрачене життя не повернути. Ми передбачали такий сценарій. Розуміли, що так може бути. Що ми на війні. Готували бомбосховища і систему управління. Та ще багато іншого. Тому ситуація наразі повністю контрольована. Всі на місцях. Всі працюють”, – написав Москаленко у Facebook.

Російські окупаційні війська вночі 2 серпня [атакували](#) ударними безпілотниками Shahed-136 портову і промислову інфраструктуру на півдні Одеської області. Внаслідок атаки пошкоджено портовий елеватор, будівлю Ізмаїльського морвокзалу і адміністративну будівлю ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство». За даними Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, пошкоджено майже 40 тис тонн зерна, яке очікували країни Африки, Китай, Ізраїль.

Після оголошення про вихід із Чорноморської зернової ініціативи 17 липня російські терористи почали завдавати щоденних масованих ударів по Одеській області, в результаті яких пошкоджень [зазнає](#) інфраструктура міжнародних та українських трейдерів і перевізників. Окрім того, Росія [погрожує](#) атаками на цивільні судна, котрі прямуватимуть

в українські порти.

Головне управління розвідки Міністерства оборони України оприлюднило закриту доповідь для кремлівської верхівки, яка свідчить, що дії РФ зі зриву зернової угоди [є частиною](#) єдиного заздалегідь розробленого плану.

Фото: ukrinform.ua

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.

Відбулось публічне обговорення проєкта Антикорупційної програми Адміністрації судноплавства на 2023 – 2025 роки.

Свої пропозиції та зауваження до проєкта Антикорупційної програми висловили учасники робочої групи з числа працівників Адміністрації судноплавства, а також громадськість. В обговоренні взяли участь представники Професійної спілки робітників морського транспорту України, ГО «Українське об'єднання моряків», а також ГО «Разом проти корупції».

Обговорили пропозиції щодо процедури перевірок навчально-тренажерних закладів, видачі посвідчень особи моряка, контролю якості надання послуг українським морякам та інші.

Всі запропоновані зміни, які надішли до Адміністрації судноплавства будуть ретельно опрацьовані в процесі затвердження Антикорупційної програми Адміністрації

судноплавства на 2023 – 2025 роки. Дякуємо учасникам за активну позицію.

Адміністрація судноплавства України у Telegram

Приватизація БДМТП: переможець аукціону відмовився від порту, хоч і втратив 18 млн грн

Компанія-переможець одного з аукціонів з приватизації Білгород-Дністровського порту пояснила, чому відмовилася від активів.

Компанія «Укрдонінвест», яка перемогла в одному з аукціонів з приватизації держпідприємства, відмовилася підписувати угоду через розбіжності з Фондом держмайна, [повідомляє](#) «Ліга Бізнес».

Власник «Укрдонінвест» Віталій Кропачов розповів, що компанія під час листування в ФДМУ попросила певні документи, зокрема – аудит та інші технічні питання, але не отримали відповіді.

«Нам було простіше втратити 18 млн (гарантійний внесок переможця аукціону, – ред.), ніж ризикувати втратити набагато більшу суму», – пояснив Кропачов.

За його словами, найбільша проблема полягала у відсутності певних документів. Сторона фонду вважає, що в період воєнного

часу, під час приватизації, ці документи не потрібні. Своєю чергою, в «Укрдонінвест» переконані, що під час продажу мав бути проведений як технічний, так і фінансовий аудит.

Також переможець аукціону не отримав дозволу Антимонопольного комітету (АМКУ), який *«за даної угоди та проведення просто не встигав його надати»*.

Кропачов додав, що спроби врегулювати питання за законом, аби компанії не виставили штраф, виявилися марними.

«Тому, умовно кажучи, 18 млн на тлі можливих штрафних санкцій від оборотів групи компаній від АМКУ – менша цифра», – зазначив він.

Процес приватизації Усть-Дунайського порту також [затягується на невизначений термін](#). Таке рішення пояснюється помилками ФДМУ при підготовці його до продажу.

З'ясувалося, що ФДМУ публічно задекларував продаж всього майнового комплексу, але, по суті, виставив на продаж лише частину порту. Через те, що Фонд «продав» підприємство нерозділеним, об'єкт не можуть зареєструвати на нового власника.

Вже у серпні [відбудеться аукціон з приватизації](#) єдиного майнового комплексу ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт».

Нагадаємо, це вже п'ята спроба ФДМУ [приватизувати Білгород-Дністровський порт](#). Перший аукціон мав відбутись 3 березня, однак ніхто не подав заявки на участь. Другий аукціон відбувся 13 березня, однак переможець («Укрдонінвест») не оплатив лот.

Третій аукціон 6 червня не відбувся через відсутність учасників. Четвертий, 14 червня, [не відбувся](#) з цієї ж причини.

Порту потрібні [інвестиції та модернізація](#) для запуску повноцінної роботи. Це можливо лише завдяки залученню приватного інвестора.

Раніше USM повідомляв, що трудовий колектив ДП «БДМТП» [може залишитися без зарплат](#) через конфлікт підприємства з податківцями. Податкова служба Одеської області примусово списала з рахунків підприємства майже 850 тис. грн, які призначалися для зарплат працівникам порту.

Важливо, що новий власник порту, якого оберуть в ході процедури приватизації, має повністю погасити борги із зарплати та податків протягом 6 місяців після купівлі об'єкта. Тож податкова служба практично не має жодних ризиків, що після приватизації новий господар порту не виплатить борги перед бюджетом.
