

Російські загарбники атакували дронами порти на Дунаї: зруйнована інфраструктура, є поранені

Під ударом російських окупаційних військ у ніч на понеділок, 24 липня, опинилася інфраструктура портів на Дунаї. Про це повідомило Оперативне командування «Південь».

Ворог продовжує тероризувати Одещину. Цієї ночі майже чотирьохгодинну атаку дронами Shahed-136 було спрямовано по портовій інфраструктурі Дунаю. Три дрони знищено силами протиповітряної оборони. Внаслідок влучань зруйновано ангар із зерновими, пошкоджено резервуари для збереження інших видів вантажів, в одному із виробничих приміщень сталася пожежа, яку оперативно ліквідовано”, – ідеться у зведенні ОК «Південь».

За інформацією голови Одеської ОВА Олега Кіпера, внаслідок нічної атаки шестеро постраждалих людей. До лікарні області госпіталізували чотирьох поранених, один з яких – у стані середньої ступені тяжкості, ближче до важкого. Лікарям вдалося стабілізувати пацієнта. Інші троє – з легкими осколковими пораненнями та забоями тіла. Всім була надана медична допомога в повному обсязі.

Оновлено о 10:00: Голова Ренійської громади Ігор Плехов повідомив, що об’єктом атаки став Ренійський морський порт. У ньому зруйновано три склади із зерном, вибуховою хвилею пошкоджено вікна будівель та споруд. Були локальні спалахи, які оперативно ліквідовані.

Російські терористи уже тиждень завдають щоденних масованих

ударів по Одеській області. Напередодні внаслідок ракетного удару російських окупаційних військ в Одесі [зруйновано](#) 6 житлових будинків та храм, пошкоджень зазнала також портова інфраструктура.

У ніч на 21 липня російські окупаційні війська четверту ніч поспіль атакували Одещину ракетами, які [влучили](#) в термінали з зерном та склад сільгосптехніки одного з агропідприємств.

Вночі 19 липня російські окупаційні війська завдали по Одеській та Миколаївській областях масованого удару ракетами різних типів і ударними дронами, внаслідок чого постраждали цивільні особи та промислові об'єкти. Внаслідок нічної атаки пошкоджень [зазнали](#) зернові термінали та портова інфраструктура міжнародних та українських трейдерів та перевізників Kernel, Viterra, CMA CGM Group у портах Чорноморськ та Одеса.

УДП вперше завантажує судно дедвейтом понад 45 тис. тонн у порту Констанца

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) вперше завантажує у морському порту Констанца судно дедвейтом понад 45 тис. тонн агропродукцією, що прибула баржами з українських портів на Дунаї. Про це повідомила прес-служба УДП.

Останніми тижнями кількома баржевими караванами в Констанцу з дунайських портів відправлено 34 тис. тонн ячменю. Наразі

триває перевалка продукції борт-борт на морське судно Ali M. Експортна операція здійснюється у межах єдиної логістичної послуги, яку ми запровадили з минулого року. Каравани завантажуються на стивідорному комплексі УДП в Кілії, або інших терміналах, та прямують до порту Констанца, де без затримок перевантажуються на великі морські судна”, – вказала прес-служба.

УДП контролює увесь логістичний ланцюжок. Зазначається, що попит на послугу серед українських аграріїв постійно зростає, як і обсяг партій агропродукції.

Дуже важливо, що в умовах припинення відвантаження зернових з одеських портів, УДП зберегло можливість обробляти великі морські судна. Навіть в умовах традиційного мілководдя на Дунаї, яке може ускладнити обробку морських суден, річкові баржеві каравани пароплавства продовжать прямувати до Констанци”, – наголосили у пароплавстві.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю. Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами.

Компанія у 2022 році [перевезла](#) морським та річковим флотом 1,8 млн тонн вантажів. Основу вантажів у 2022 році склали зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» [одержало](#) понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.

В ІМО буде новий голова

Арсеніо Домінгеса, який представляє Панаму, обрано новим генеральним секретарем Міжнародної морської організації (ІМО).

Як повідомила прес-служба ІМО, Домінгес розпочне виконання своїх обов'язків на початку 2024 року, змінивши на цій посаді нинішнього генерального секретаря, південнокорейця Китака Ліма, який очолював організацію два чотирирічні терміни.

Кандидата від Панами було обрано 18 липня на засіданні ІМО в головному офісі в Лондоні. Арсеніо Домінгес представляє країну з одним із найбільших у світі суднових реєстрів.

Для обрання на посаду генерального секретаря ІМО було висунуто сім кандидатів від держав-членів, які представляють світове судноплавство. Арсеніо Домінгес був обраний Радою ІМО, яка складається з представників із 40 країн.

Новий генсек відомий в ІМО, де він багато років обіймав посаду директора департаменту охорони морського середовища, який організовує засідання Комітету із захисту морського середовища (КЗМС/МЕРС), що проводяться раз на два роки.

Він пропрацював майже 20 років у морській адміністрації Панами до липня 2017 року, коли перейшов на посаду керівника адміністрації генсека ІМО. 3 січня 2022 року Домінгес очолює екологічний підрозділ організації.

Дунайський вектор: Як розвивається порт Рені в умовах війни

В умовах блокування портів Великої Одеси, українські морські гавані на Дунаї переживають справжній бум. Що нового в порту Рені?

Суттєві обмеження роботи українських глибоководних портів на Чорному морі з боку РФ та необхідність налагодження нових логістичних каналів сприяли стрімкому розвитку портів Дунайського регіону. Щоб забезпечити експорт, вітчизняні компанії прагнуть мати тут власні потужності для зберігання та перевалки вантажів. Ще навесні поточного року віце-прем'єр – міністр розвитку громад, територій та інфраструктури Олександр Кубраков заявив, що за рік на Дунаї почали працювати близько 20 нових терміналів. Заступник міністра Юрій Васьков днями повідомив, що вздовж українського узбережжя Дунаю будуються [12 терміналів](#).

“На Дунай перейшли всі компанії, які працювали на великій воді. Серед них топ мультинаціональних трейдерів, такі як Kernel, Cofco, Bunge та інші. А також українські великі компанії – “Прометей”, “Прайм” та інші”, – розповідає Іван Ніякий, комерційний директор Soul Marine – логістичної компанії, яка теж почала роботу на Дунаї. Розвивають інфраструктуру на річці також Українське Дунайське пароплавство, “Аскет-Шиппінг”, Danube Logistics Group, [“Нібулон”](#).

Попит став шаленим. Не лише на майданчики та складські приміщення в портах, а навіть на об'єкти, близькі до портів чи залізниці, або – просто до автодоріг. Через підвищення попиту

подібні активи зросли в ціні. “Ми оголошували аукціони з оренди кількох майданчиків в порту Рені, які буквально “били рекорди”. Так, наприклад, до повномасштабного вторгнення ціна на оренду в порту Рені складала 48 грн за квадратний метр, а під час війни сягала 467 грн за квадратний метр”, – відзначав колишній керівник регіонального відділення Фонду державного майна в Одеській та Миколаївській областях Олександр Славський.

За оперативними даними, що є в розпорядженні ЦТС, українські порти на Дунаї за 6 місяців 2023 року обробили 14 млн т вантажів. З урахуванням того, що за цей період перевалка в Ізмаїлі сягнула 9 млн т, показник Рені мав би наблизитися до 5 млн т. Так, лише в травні в Рені було оброблено [1 млн т вантажів](#), що стало рекордом за всю історію підприємства. За місяць було опрацьовано 391 судно, з яких 134 морських і 257 річкових.

Ще до розпаду СРСР вантажообіг Рені складав 10-15 млн тонн. Та з надбанням незалежності колишніми республіками, більша частина залізниці, що веде до порту, опинилася на території Молдови. Логістика стала незручною. Як результат – показники обвалилися до мінімуму і в останні роки порт працював на 10% від своєї проектної потужності. Саме це дає зараз можливість порту стрімко нарощувати обсяги вантажів – 1,3 млн т за 2021 рік, проти [6,8 млн т в 2022-му воєнному році](#) та вже згадані 5 млн т за січень-червень 2023 року.

Зараз в порту іде велика робота по ремонту причалів та днопоглибленню. Активно розвивається будівництво складів підлогового зберігання, як в самому порту, так і за його територією. Серед великих проектів – будівництво терміналу для наливних та зернових вантажів компанії Kernel. “Рішення придбати термінал у порту Рені продиктоване часом й водночас цілком обґрунтоване. Коли на кордонах почали утворюватися масштабні черги з вагонів і вантажівок, рух транспорту європейськими логістичними шляхами ще більш ускладнився. Витрати на перевезення дуже швидко зростали, а нам потрібно

було забезпечувати стале виробництво та відвантаження олії й шроту з заводів. Приєднали новий актив. З мінусів – термінал не покриває всі наші експортні потреби. Але ми віримо у великий потенціал річкових перевезень і хочемо розширити свою присутність у Дунайському регіоні”, – відзначав в розмові з ЦТС [директор з логістики Kernel Микола Мірошніченко](#).

Вірять у потенціал Рені і контейнерні перевізники. Так, наприкінці 2022 року тут запрацював [контейнерний термінал “Вікінг Альянс”](#), звідки почали виконуватися фідерні перевезення до румунської Констанци.

Крім того, розвивається [морський термінал “Орлівка”](#) (відноситься до складу порту Рені. – ЦТС), де за час повномасштабної війни вже було збудовано два причали. За словами інвестора порту Юрія Дімчогло, до кінця року планується ввести в експлуатацію ще два причали та вийти на 100 тис. т перевалки на місяць. Основним питанням залишається логістика до порту, як залізнична, так і автодорожня.

Про те, яким бачить розвиток порту Рені держава, яких заходів вживає зі свого боку та які є складнощі, більш детально ЦТС поговорив з керівником Адміністрації морських портів України Юрієм Литвином.

За 5 місяців 2023 року оператори в морському порту Рені перевалили 3,9 млн т вантажів. Які це обсяги в розрізі вантажів?

Як ви знаєте, лише за травень портовими операторами Ренійського морського порту перевантажено 1 млн т вантажів. За номенклатурою вантажі розподілилися наступним чином: зернові – 584 тис. т, продовольча олія – 108 тис. т, контейнери – 2250 шт. (42,2 тис. т).

Загалом за 5 місяців 2023 року в Рені було перевантажено 3,97 млн т вантажів, із яких: зернові – 2,6 млн т, олія – 389,0 тис. т, контейнери – 15 540 шт. (300 тис. т).

Які нові вантажі вдалося залучити з початку широкомасштабної війни?

Перш за все, треба відзначити суттєве зростання обсягів перевалки за 5 місяців 2023 в морському порту Рені за традиційними для порту видами вантажів. Так, у порівнянні із 2022 роком, значно зросли об'єми зернових – 2,1 млн т проти – 0,8 млн т, олії – 389 тис. т проти – 61,6 тис. т, добрив – 101 тис. т проти – 6 тис. т.

Серед нових вантажів варто відзначити металопродукцію (штрипси, сталь листову), продовольчі вантажі (овочі, цитрусові з Єгипту) та контейнери.

На які обсяги вантажу розраховуєте за підсумками півріччя та року?

За перше півріччя Ренійський морський порт має перевантажити 4,7 млн т, а за рік плануємо обробити близько 8 млн т.

Які нові термінали з'явилися в порту і на яких вантажах вони спеціалізуються?

Саме поява нових терміналів стала одним із факторів зростання обсягів перевалки. Зокрема, відкрився новий перевантажувальний комплекс «Орлівка» – в експлуатацію введені 2 плавпричали, реконструйований та введений в експлуатацію причал №1. Крім того, на території порту з'явилися нові портові оператори, які спеціалізуються на перевантаженні контейнерів, зернової продукції, добрива в біг-бегах та наливних вантажах, таких як продовольча олія.

Які глибини на сьогодні в порту? Чи є плани по подальшому днопоглибленню?

Морський порт Рені розташований на морехідній ділянці Дунаю. Глибини на акваторіях причалів повинні підтримуватись у габаритах, встановлених проектом і паспортом та забезпечувати безаварійне плавання і стоянку суден. На сьогодні порт біля

своїх глибоководних причалів може обробляти судна, осадка яких дозволяє проходити Сулінським каналом. З метою досягнення та підтримки проектних глибин АМПУ на сьогодні виконала днопоглиблення загальним об'ємом 181 000 м³ ґрунту, що дозволило морським та річковим суднам швартуватись до причалів на р. Дунай. Крім того, у другому півріччі 2023 року планується виконати експлуатаційне днопоглиблення ще в об'ємі до 137 000 м³.

Чи можете оцінити який обсяг інвестицій був зроблений державою?

Усі роботи виконувались за власні кошти ДП "АМПУ", а це, крім днопоглиблення, – ремонт залізничних колій та стрілочних переводів причалів №8,9,16, ремонти причалів №16, 29, ремонт автомобільної дороги довжиною 1053 м, ремонт будівлі управління порту та низки інших службових та виробничих приміщень.

Яка ситуація зараз з логістикою до порту?

Враховуючи, що з початку війни дунайські порти в рази наростили перевалку вантажів, існує необхідність покращення пропускної спроможності траси М15 Одеса-Рені, її реконструкції та модернізації. Для впорядкування руху транспорту та зменшення заторів на дорогах, що ведуть до міжнародних КПП та до Ренійського морського порту, прийнято рішення про облаштування накопичувальних майданчиків. Це дасть можливість систематизувати автотранспорт. Також прийнято рішення щодо усунення необхідності застосування перепускного прикордонного пункту на ділянці Маякі-Удобне за рахунок встановлення інженерно-технічних засобів.

Яка ситуація із залізничною логістикою?

Станція Рені почала обробляти вантажі, що прямують відновленою лінією до Молдови Березине-Басарабська. Зараз чекаємо на вантажі й для порту Рені. Станція Рені є не тільки транзитною: вона бере активну участь у формуванні потягів і вантажних

партій. Якщо раніше українські потяги йшли через Могилів-Подільський та їхали через усю Молдову, то тепер маршрут суттєво скоротився. Ренійський морський порт цілком здатний переробити ту кількість вантажів, яка з'явиться в результаті збільшення вантажопотоку гілкою Басарабяска-Березине.

Також є інформація, що "Укрзалізниця" візьме участь у відбудові в Молдові залізничної ділянки на транспортному коридорі до порту Рені. У межах партнерства має бути відновлено залізничний коридор Велчінець-Окніца-Бельци-Унгень-Кишинів-Каїнари. Довжина коридору становить 400 км. Завершити проект планується наприкінці 2024 року. Це важливий крок для підсилення залізничної логістики на дунайському напрямку. Завдяки йому експортери отримають зручний транспортний коридор, пов'язаний зокрема, з портом Рені..

Проблемним залишається питання високих тарифів на перевезення. Різниця у Рені з Ізмаїлом складає 11 дол. Тому існує необхідність зниження залізничних тарифів в морські порти Ізмаїлі та Рені, як з боку "Укрзалізниці" так і "Молдавських залізниць".

Що ще стримує розвиток порту?

Низька пропускна спроможність Суліни – лише 2 судна для входу та 7 для виходу, та як наслідок велике накопичення суден у районі Чатал, готових до виходу. Необхідно збільшувати кількість суднозаходів, з приводу чого з румунською стороною ведеться системна робота.

Крім того, для збільшення вантажоперевалки в регіоні розглядається можливість цілодобової роботи Суліни.

Серед інших питань, які могли б спростити розвиток, також необхідно зазначити спрощення оформлення земельних ділянок, спрощення та врегулювання процедури реалізації інвестиційних проектів, створення привабливого інвестиційного поля, тобто прийняття порядку компенсації інвестицій. Також залишається багато питань, пов'язаних з реалізацією інвестиційних проектів

після укладання договору, а саме: отримання дозволів, ліцензій, погоджень висновків державних та контролюючих органів тощо.

https://cfts.org.ua/articles/dunayskiy_vektor_yak_rozvivaetsya_port_reni_v_umovakh_viyini_1982/137227?fbclid=IwAR2sIleXpzdfSUcHqLTh0HM9YD5kQ12JQPEEMSYbytDE1NsXWKM6ohHP0Yk_aem_AehU59W_etv9FBzzS00GPxdDxe_vPggsviA3TwSBe4h6ZY7pM_dnR9IgJ6BQ6MMXCFU&fs=e&s=cl

УДП скоротило витрати палива на 5-10% після встановлення витратомірів

Після встановлення на судна ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) системи моніторингу витрат палива, витрати флоту на виконання рейсових завдань зменшилися у середньому на 5-10%, завдяки чому вже вдалося переглянути деякі норми. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Як свідчать розрахунки, у середньому витрати флоту на виконання рейсових завдань зменшились на 5-10%. Це сотні тонн палива кожного місяця, які раніше втрачалися. Витратоміри не лише допомагають контролювати залишок палива на судні. Система є елементом моніторингу виконання рейсового завдання. Диспетчер поряд з витратами палива відслідковує швидкість та місцезнаходження судна, може порівнювати та зіставляти ці та інші параметри”, – написав Москаленко у Facebook.

Наразі системою обладнані понад 60% самохідних суден УДП.

Обладнання сертифіковане Регістром судноплавства України (витратомір не змінює конструкцію двигуна, не впливає на його роботу, паливо перед тим як потрапити у витратомір проходить через фільтр тонкого очищення на двигуні). Витратоміри працюють з похибкою лише 0,4% на головних двигунах, на дизельних генераторах похибка практично відсутня.

Процес обладнання системою всіх суден УДП ще не завершений, адже налаштування потребує багато часу та сил. Кожен з наших двигунів пережив десятки ремонтів з використанням різних запчастин, тому у процесі монтажу потрібна адаптація під конкретну конфігурацію моторного відділення.

Проте, як свідчать розрахунки, інвестиції у встановлення витратомірів вже окупились. По-перше, обладнання з паливом стали майже неможливими, адже ми бачимо, де і коли відбулась будь-яка несанкціонована операція. Хоча ще у 2021 році фіксувались випадки, коли при нормативі 50 тонн солярки на рейс екіпаж примудрився спалити 80(!) тонн. По-друге, залишилася у минулому практика «підгонки» фактичних витрат під нормативи. Сьогодні в цьому немає сенсу. Кожний випадок відхилень розслідується службою безпеки УДП з подальшим направленням матеріалів до Нацполіції”, – наголосив Москаленко.

Найближчим часом УДП розпочне наступний етап діджиталізації – розробку програмно-апаратного комплексу управління флотом. Система зможе не лише відслідковувати та обліковувати дані, які стосуються переміщення флоту. Вона має прораховувати оптимальні та найбільш ефективні управлінські рішення (зменшити простой та зайві операції), сигналізувати про ризики, мінімізовувати людський фактор (помилки, прорахунки), зменшити кількість адміністративного апарату.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю. Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами.

Компанія у 2022 році [перевезла](#) морським та річковим флотом 1,8 млн тонн вантажів. Основу вантажів у 2022 році складали зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» [одержало](#) понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік. Фото: [facebook.com/Дмитро Москаленко](https://facebook.com/ДмитроМоскаленко)
