

Оператори порту «Південний» просять Зеленського допомогти розблокувати порт

Стивідори найбільшого морського порту України «Південний» звернулися до Президента України Володимира Зеленського з проханням посприяти відновленню роботи порту, який заблоковано через саботаж представників Росії у Спільному координаційному центрі (СКЦ). Про це повідомила прес-служба групи терміналів ТІС.

Вельмишановний Пане Президенте! Ми, підприємства, які є портовими операторами найбільшого українського морського порту «Південний», від імені трудових колективів, де працюють більше, ніж 10 тис. співробітників, щиро дякуємо Вам за великі зусилля щодо організації Чорноморської зернової ініціативи та її подальшого продовження, яка надає змогу великій галузі працювати, підтримуючи економіку країни в складні часи та позитивно впливати на обороноспроможність нашої України в протистоянні з агресором. Діяльність наших підприємств в акваторії морського порту «Південний» дає змогу формувати більше за 80% всіх надходжень до місцевих бюджетів ОТГ міста Южне та смт. Визирка, де сукупно проживає 45 тис. людей. Пане Президенте, ми змушені просити Вас звернути увагу на прикрий факт систематичного саботажу Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів (Чорноморської зернової ініціативи)", – ідеться у зверненні.

Починаючи з 29 квітня 2023 року, жодного судна в морський порт «Південний» не було включено до інспекції СКЦ в Стамбулі та відповідними інспекційними групами. Сторона агресора щоденно, без пояснення причин, відмовляє в інспектуванні суден, що прямують до морського порту «Південний».

На тлі загального штучного сповільнення роботи Чорноморської зернової ініціативи, яке впливає також і на два інших порти-учасники Чорноморської зернової ініціативи, такі дії критично впливають на обсяги експорту української продукції (зернових, соняшникової олії та шротів) та не дозволяють Україні виконувати наші зобов'язання перед ООН та Туреччиною щодо спільного забезпечення продовольчої безпеки у світі.

Наразі з трьох українських портів, які зазначені в Чорноморській зерновій ініціативі, де-факто працюють лише два. Тим часом найбільші за пропускною здатністю вантажні потужності зосереджено саме в морському порту «Південний», що означає фактичне блокування 50% обсягів експорту української продукції.

Понад 1,5 млн тонн зернових та соняшникової олії, що вже два місяці зберігаються на потужностях операторів порту «Південний» для відправки у країни Африки та Азії, не можуть бути експортовані в зв'язку з вищенаведеним саботажом. При цьому, в черзі до порту «Південний» очікують 26 суден, витрати на вимушений простій флоту вже перевищують \$50 млн.

Таким чином, описаний саботаж автоматично впливає на майбутні контракти із трейдерами – наразі вони не укладаються та не будуть укладатися до моменту прозорого розуміння ефективності роботи Чорноморської зернової ініціативи”, – поінформували стивідори.

Отже, Україна фактично не виконує половину зобов'язань, які взяла на себе перед ООН та Туреччиною щодо постачання продовольства на світові ринки. Тим часом, Росія експортує свої зернові вільно та без жодних інспекцій, фактично викреслюючи Україну з економічної карти постачальників продовольства (зерна, соняшникової олії та шротів) на світові ринки», – наголошують стивідори. Світ у черговий раз поставлено на межу голоду через злочинні дії Росії.

У зв'язку з наведеним вище, просимо Вашого негайного втручання

в дану ситуацію. Вважаємо, що даний факт може бути неочевидним нашим міжнародним партнерам, а саме Організації Об'єднаних Націй та Туреччині, які також взяли на себе зобов'язання перед 400 млн людей, залежних від українського продовольства, тож просимо Вас звернути їх увагу на описаний прикрий факт. Ми готові долучитися до будь-якого формату перемовин та надати усю необхідну інформацію", – наголошується у зверненні.

Звернення підписали: ТОВ «ТІС», ТОВ «ТІС-Зерно», ТОВ «ТІС-Міндобрива», ТОВ «М.В. Карго», ТОВ «ДП Ворлд ТІС-Південний», ТОВ «ТІС-Руда», ТОВ «ТІС-Вугілля», ТОВ «ТІС-24 причал», АТ «Одеський припортовий завод», ТОВ «Термінал Боріваж», ТОВ «Дельта Вілмар Україна», ТОВ «Стивідорінг і К», ТОВ «Олсідз Блек Сі», ТОВ «Оіл Експорт Термінал».

17 травня Україна, ООН, Туреччина і Росія домовилися [про продовження](#) дії Ініціативи щодо безпечного транспортування агропродукції через Чорне море до 18 липня 2023 року.

19 травня Спільний координаційний центр (СКЦ) у Стамбулі відновив інспекції суден, які рухаються до портів Одеса та Чорноморськ у рамках Ініціативи щодо безпечного транспортування агропродукції через Чорне море, проте рух до найбільш глибоководного порту «Південний» [продовжує блокуватися](#) представниками Росії.

Останнє наразі судно, яке навантажувалося українською агропродукцією в рамках Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, у середу, 17 травня, [вирушило](#) зерновим коридором з України. У період із 7 по 18 травня жодне судно не було пропущено до українських портів в рамках Чорноморської зернової ініціативи.

Постійний представник України при ООН Сергій Кислиця заявляв на засіданні Ради Безпеки ООН, що Росія [вдає](#), ніби має збитки від Чорноморської зернової ініціативи, хоча насправді вдвічі збільшила експорт свого зерна.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією. Перше завантажене судно в рамках Ініціативи [вийшло](#) з Одеського порту 1 серпня.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

З початку дії «зернової ініціативи», за даними ООН, з українських портів у Чорному морі відправлено 952 судна, які транспортували до країн Африки, Азії та Європи 30,3 млн тонн агропродукції, у тому числі кукурудзи – 15,3 млн тонн, пшениці – 8,4 млн тонн, соняшникової олії – 1,5 млн тонн.

Фото: facebook.com/tis.terminals

Понад 14 суден отримали «дерусифіковані» назви –

Адміністрація судноплавства

Адміністрація судноплавства зареєструвала понад 14 суден, які отримали нові «дерусифіковані» назви. Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства Євгеній Ігнатенко.

Ігнатенко нагадав, що Міністерство розвитку, громад, територій та інфраструктури у грудні 2022 року затвердило Порядок присвоєння судну назви, яким присвоєння назви судна здійснюється під час першої реєстрації судна в Державному судовому реєстрі або в Судновій книзі України та обирається власником або судновласником (за письмовим дозволом власника).

Крім того, зміна назви судна, що знаходиться в експлуатації, здійснюється за бажанням власника/судновласника у випадку: зміни власника/судновласника; зміни типу, класу класифікаційного товариства або призначення судна; форс-мажорних обставин, у які потрапило судно; якщо назва містить символіку та/або назву, які не відповідають вимогам Закону України «Про засудження комуністичного та націонал-соціалістичного (нацистського) тоталітарних режимів в Україні та заборону пропаганди їхньої символіки».

Так, на сьогоднішній день, за заявами судновласників, Адміністрацією судноплавства здійснено видачу документів щодо зміни назви суден, які не відповідали вимогам Закону. Понад 14 суден отримали нові назви. Зокрема, морськими та внутрішніми водними шляхами відтепер ходитимуть «Нескорений Бахмут» та «Сталевий Маріуполь», – написав Ігнатенко у Facebook.

Голова Адміністрації судноплавства зазначив, що для зміни назви судна судновласникам необхідно звертатись з заявами про внесення змін до Суднової книги України та Державного судового реєстру щодо змін назв суден.

Він додав, що дублювання назв суден, які мають право плавання під Державним Прапором України, не допускається. Для суден,

які є державною власністю, присвоєння назви судна здійснюється за умови отримання заявником письмового дозволу органу управління. Суднам можуть присвоюватися імена та прізвища тільки тих видатних осіб, які мають особливі заслуги перед Українським народом та/або суспільно відомі.

УДП розпочало масштабний ремонт першого морського судна

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» розпочало підготовчий етап перед ремонтом суховантажного судна «Вилково», яке є першим у планованому відновленні флоту типу «ріка-море» пароплавства. Про це повідомила прес-служба УДП.

У найближчі дні завершується процес дефектації. Буде остаточно визначений перелік та обсяг робіт. Проте, щоб не втрачати дорогоцінний час та сприятливі погодні умови, деякі роботи вже стартували”, – вказала прес-служба.

Зокрема, за тиждень фахівці очистили поверхню першого трюму та корпусу судна, нанесли шар ґрунту й почали фарбування.

Загалом на судні буде проведено оновлення системи очищення баластних вод відповідно до міжнародних вимог та великий обсяг інших робіт. Ремонт планують завершити вже влітку цього року.

Теплохід «Вилково» – універсальне суховантажне судно, призначене для перевезення генеральних, навалочних вантажів різної номенклатури, зерна, контейнерів. У грудні 2008 року

судно було заарештоване у порту Псахна (Греція) за багаторічні борги перед місцевими компаніями. Звільнене у березні 2010 року.

Раніше в УДП повідомили про початок роботи [з повернення](#) до виконання морських перевезень вантажів. До кінця року планується відремонтувати три морські судна, повернуті з бербоут-чартеру.

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. Основу вантажів у 2022 році складають зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

Компанія у 2022 році [збільшила](#) перевезення вантажів до 1,5 млн тонн.

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

Фото: t.me/udp_official

[Як УДП змінилось за рік?](#)

Порівняли основні економічні показники роботи пароплавства за січень-квітень 2022 року та 2023 року. Про це повідомляється в офіційній інформації про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram.

Ефективність роботи підприємства зросла на порядок:

чистий дохід: + 237%,

виплати на користь держави: + 399%.

середня зарплата + 218%.

За перші 4 місяці минулого року УДП отримало збиток у 15 млн грн. У цьому році – прибуток 343 млн грн!!!

В чому секрет

Позбавились збиткових рейсів, рахуємо рентабельність кожного рейсу

В режимі онлайн відслідковуємо дотримання рейсового завдання

Запровадили єдину логістичну послугу (перевалка + фрахт+ перевалка)

Диверсифікували роботу флоту: працюємо одночасно на Нижньому та Середньому Дунаї

Позбавились сірих схем: крадіжки палива, необліковані операції, фіктивні роботи залишились у минулому

Працюємо напряду з фрахтувальниками без посередників

Завдяки ремонтній програмі покращили технічний стан флоту

**Порти на Дунаї отримали \$15
млн інвестицій у 2022 році –
АМПУ**

ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) ставить

першочерговим завданням продовжувати нарощувати обсяги перевалки вантажів в портах на Дунаї, у тому числі реалізуючи проекти державно-приватного партнерства. Про це заявив голова АМПУ Юрій Литвин.

Як повідомила прес-служба АМПУ, цього тижня Литвин відвідав порти Ізмаїл і Рені з метою огляду інфраструктури та знайомства із керівниками портових операторів. Під час робочої поїздки очільник АМПУ провів огляд акваторій портів та виробничих потужностей портових терміналів. У кожному порту керівник підприємства провів зустрічі із представниками портового співтовариства. Під час яких Литвин опікувався проблемними питаннями щодо співпраці державного підприємства та приватного сектору.

Першочергове завдання, яке стоїть перед АМПУ – це продовження збільшення обсягів переробки вантажів за рахунок введення в дію нових причалів, освоєння додаткових вантажопотоків, та оптимізація роботи. Це неможливо без тісної та ефективної взаємодії в межах державно-приватного партнерства. \$15 млн було інвестовано у 2022 році в дунайські порти і це вже дало певний ефект. 9 травня порт Ізмаїл виконав річний план з вантажопереробки. 6,18 млн тонн – це рекордні за всю історію свого існування темпи виконання річних показників”, – зауважив Литвин.

Серед проблемних питань, які під час зустріч зазначили представники підприємств-портових операторів, – питання збільшення кількості внутрішньопортових лоцманських проводок, збільшення кількості якірних місць на Дунаї та сприяння у вирішенні питань щодо поліпшення дорожньої інфраструктури на під’їзді до портів.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури і Адміністрація морських портів завжди відкриті до діалогу і я пропоную вам також відкрито висловлювати свої побажання, задля більш ефективної співпраці на умовах партнерських взаємовідносин”, – наголосив Литвин.

За даними АМПУ, у 2022 році дунайські порти [збільшили](#) обробку вантажів до 16,5 млн тонн з 5,5 млн тонн у 2021 році. Після проведення робіт із підтримки оголошених глибин та гідропоруд в акваторіях морських портів планується, що у 2023 році вантажообіг сягне 23 млн тонн.
