

УДП відремонтувало другий буксир-тритисячник

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» готує до спуску із заводського доку другий відремонтований на власних потужностях буксир потужністю 3 тис. кінських сил – теплохід «Одеса» (стара назва – «Нікіфор Шолуденко»). Про це повідомила прес-служба УДП.

Теплохід «Одеса» став на капітальний ремонт ще минулого року разом з теплоходом «Черкаси» (стара назва – «Ніна Сосніна»). Це найбільш потужні штовхачі УДП, які працюють з караванами з 9 барж. В результаті ремонту не лише відновлений технічний стан суден. Корпуси тепер надійно захищені від корозії – тобто судна зможуть працювати ще дуже і дуже тривалий час”, – вказала прес-служба.

Для кращого захисту корпусу в проєкт внесені зміни. Застосована схема фарбування в декілька шарів фарбою провідного європейського виробника. Фарба має не зовсім звичний для суден УДП насичений яскравий колір.

Після спуску «Одесу» ще чекають роботи з центрування валолінії на воді та ходові випробування. На «Черкасах» завершено останні роботи – фарбування питних цистерн, триває процес отримання санітарного свідоцтва. Невдовзі обидва судна вийдуть на лінію.

Всього у пароплавства в експлуатації три такі потужні буксири, здатні штовхати великовагові каравани з 9 барж. «Кузьма Галкін» («Миколаїв») зараз [перебуває у роботі](#), а два інших – «Ніна Сосніна» («Черкаси») та «Нікіфор Шолуденко» («Одеса») тривалий час перебували [в очікуванні](#) докового ремонту на поновлення документів на клас Регістру судноплавства України. Після повернення до роботи обох «тритисячників» УДП зможе сформувати вже три потужних каравани з 9 барж.

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

[Після відкриття гирла Бистре для судноплавства Україна заробила додатково \\$1,5 млрд – Кубраков](#)

Звільнення острова Зміїний у липні 2022 року дозволило відкрити для проходу суден гирло Бистре, що призвело до зростання пропускної здатності дунайських портів утричі та принесло Україні додаткові \$1,5 млрд. Про це заявив віцепрем'єр – міністр розвитку громад, територій та інфраструктури

Олександр Кубраков.

Після звільнення острова Зміїний вдалося відкрити для проходу суден гирло Бистре, яке розташоване вже в акваторії України. Це дозволило збільшити пропускну здатність дунайських портів у три рази – до 9 суден на добу. Ефект для держави склав орієнтовно додаткових 10 млн тонн вантажів на рік, а для економіки – додаткові \$1,5 млрд. Також за рахунок відкриття гирла Бистре на 30% знизилася ставка фрахту”, – написав Кубраков у колонці для видання [NV](#).

Міністр додав, що портам вдалося розвинути свою експортну спроможність завдяки запуску додаткових потужностей та обробки нової номенклатури вантажів. Так, розпочато експлуатацію понад 20 нових морських терміналів, зокрема в Ренійському порту, відкрився контейнерний термінал. Досі дунайські порти не обробляли контейнери взагалі. Крім того, збільшилася кількість лоцманів із 16 до 62.

Крім того, було поглиблене дно біля портових причалів для можливості приймати більше суден і вантажів. Завдяки тому, що максимальна осадка була збільшена з 3,9 метра до 6,5 метра, українські порти на Дунаї досягли рекордних 12 суднозаходів і перевалки 90 тис. тонн на добу. У березні 2023 року перевалка встановила абсолютний місячний рекорд у 2,8 млн тонн, і добовий рекорд – у 93,8 тисяч тонн.

Водночас для подальшого розширення потенціалу портів Ізмаїл, Рені та «Усть-Дунайськ» необхідні чималі інвестиції. За словами Кубракова, потреба в інвестиціях становить щонайменше \$120 млн і «виключно силами держави їх залучити не вдасться».

У 2022 році порти Дунайського морського кластеру [показали](#) найкращі результати роботи за всі роки незалежності України, сумарно обробивши 16,5 млн тонн вантажів. Показники зросли в рази, зокрема Ізмаїл збільшив вантажообіг у 2,2 разу – до 8,89 млн тонн, Рені – у п'ять разів, до 6,82 млн тонн, «Усть-Дунайськ» – у 12,3 разу, до 785

тис. тонн.

У 2023 році МІУ очікує [зростання](#) перевалки вантажів на річковий і морський транспорт через порти на Дунаї до 20 млн тонн.

Фото: mtu.gov.ua

Морський порт Ізмаїл на початку травня виконав річний план з вантажопереробки

«Морський порт Ізмаїл на початку травня виконав річний план з вантажопереробки», – про це повідомив голова ДП «АМПУ» у Facebook Юрій Литвин

Станом на 08.00 годину 9 травня морський порт Ізмаїл виконав річний план з вантажопереробки в обсязі 6 млн. 187 тис. тонн. Це рекордні за всю історію існування порту темпи виконання річних показників.

Найбільші обсяги з обробки вантажів демонструють оператори: ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» (2 млн. 656,4 тис. тонн), ПрАТ «Дунайсудноремонт» (1 млн. 289,5 тис. тонн), ПрАТ «ІРП «Дунайсудносервіс» (805,0 тис. тонн).

На першій позиції у номенклатурі вантажів морського порту Ізмаїл за обсягами перевантаження – хлібні вантажі, на другій – інша агропродукція (олія, шрот, соняшник), на третій – катуні.

Потужності порту з експорту агропродукції збільшились завдяки введенню в дію причалів для вантажних операцій із зерновими та рослинною олією новими операторами терміналів – ВАТ «Дунайсудносервіс», ПРАТ «Дунайсудноремонт», ПРАТ «ІЦКК», а також за рахунок будівництва нового терміналу ТОВ СП «Нібулон».

– Збільшенню пропускної спроможності морського порту Ізмаїл, який сьогодні обробляє суттєву частку українського експорту, сприяло відновлення судноплавства у гирлі Бистре, збільшення акваторії МП Ізмаїл, та проведенні днопоглиблювальних робіт в акваторії порту. Дунайський кластер – це ключовий альтернативний шлях експорто-імпоротної логістики, який є пріоритетним для подальшого розвитку для ДП «АМПУ», – підкреслив Голова підприємства Юрій Литвин.

УДП модернізує та відновлює господарство, створюючи умови для роботи персоналу!

УДП модернізує та відновлює господарство, створюючи умови для роботи персоналу!

Багато років господарство пароплавства не фінансувалося. Занепадало, руйнувалося.

Тому з минулого року триває програма модернізації та відновлення.

□Напередодні зими були запущені власні котельні – у головній адмінбудівлі, БТОФ, Учбовому центрі. Було виконано цілий комплекс робіт з налагодження котлів та контрольно-регулюючих

приладів, влаштовано резервну електролінію живлення адмінбудівлі пароплавства.

□ На заміну дизель-генераторів, що відпрацювали 45 років, закуплено нові, більш потужні. Наразі силами енергетиків управління господарської інфраструктури спільно з проєктантами ведеться робота з виготовлення проєктної документації, отримання погоджень тощо.

□ З осені минулого року в адмінбудівлі встановлено понад 40(!) сучасних кондиціонерів інверторного типу, ще 40 кондиціонерів планується встановити у найближчий час. Кондиціонери цього типу економічні – дозволяють утричі заощадити споживання електроенергії.

□ У пароплавстві нарешті з'явилася гаряча вода! У санвузлах адмінбудівлі встановлено 20 бойлерів із заміною кранів та труб.

□ Проведено ремонт водорозподільної станції у підвальному приміщенні адмінбудівлі, що забезпечує як подачу питної та технічної води, так і заповнення трубопроводів системи пожежогасіння. Замінено центральний вузол системи водорозподілу, насосна група. Це дозволить станції за своєчасного технічного обслуговування прослужити ще довгі роки.

□ Відновлено роботу чотирьох пасажирських ліфтів. У планах цього року – відновлення вантажного ліфта вантажопідйомністю 2000 кг. ЛІФТ НЕ ПРАЦЮВАВ 17 РОКІВ!!!

□ Здійснено благоустрій території навколо адмінбудівлі – демонтовані та замінені на нові аварійні залізобетонні опори, встановлено освітлення, замінено систему електроживлення.

□ Для співробітників УДП облаштовано обідню зону, обладнану кількома мікрохвильовими печами, чайниками, набором посуду, меблями, кондиціонером, холодильниками.

□ Продовжуються роботи з ремонту виробничих приміщень із заміною електропроводки, електрообладнання та радіаторів опалення (загалом буде замінено 160 радіаторів).

□ Продовжуються роботи із приведення в робочий стан каналізаційних трубопроводів із замиканням на загальноміський колектор.

□□Це лише частина великого комплексу робіт.

Наша компанія росте, розвивається. Формується команда висококласних фахівців. > УДП офіційно

Олександр Кубраков. Нове життя українських дунайських портів. Як альтернативний шлях перетворюється на основний

З 24 лютого 2022 року більшість морських портів України заблоковані. Працювати змогли тільки морські порти, які розташовані на Дунаї – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ.

Минулого року вантажоперевалка через ці порти становила понад 16 мільйонів тонн. Які перспективи має Дунайський портовий кластер і чи зможе він замінити експорт морем?

У перші місяці повномасштабного вторгнення єдиним морським шляхом, який з'єднував Україну зі світом, був Сулінський канал – головна судноплавна протока гирла Дунаю в Румунії. Однак його пропускна здатність була вкрай низька – у середньому до трьох суден на добу проходить до наших портів.

Після звільнення острова Зміїний вдалося відкрити для проходу суден гирло Бистре, яке розташоване вже в акваторії України. Це дозволило **збільшити пропускну здатність дунайських портів у 3 рази – до 9 суден на добу**. Ефект для держави склав орієнтовно додаткових 10 мільйонів тонн вантажів на рік, а для

економіки – додаткові \$1,5 мільярда. Також за рахунок відкриття гирла Бистре на 30% знизилася ставка фрахту. Здешевлення логістики вкрай важливе для підвищення конкурентоздатності вітчизняної продукції на міжнародних ринках, яка значно похитнулася після початку війни.

Стрімкий розвиток кластеру у воєнний рік

Від початку вторгнення Україна неодноразово зверталася до Дунайської комісії, ООН, Генерального директорату з мобільності та транспорту Єврокомісії та інших міжнародних партнерів з приводу збільшення інтенсивності проведення суден Сулінським каналом. Ми бачили в цьому перспективу як для нашої країни, так і для Європи.

Також ми прийняли рішення привести у відповідність до історичних експлуатаційних характеристик українську ділянку річки Дунай та здійснити днопоглиблення біля портових причалів для можливості прийняти ще більше суден і вантажів.

Результат не забарився – довівши максимальну осадку до 6,5 метра (раніше вона становила 3,9 метра) **Дунайські порти досягли рекордних 12 суднозаходів і 90 тисяч тонн на добу**. Це складає ще додатково десятки мільйонів доларів щомісяця в економіці держави. Також порти розвинули свою експортну спроможність за рахунок запуску додаткових потужностей та обробки нової номенклатури вантажів. Так, розпочато експлуатацію більш як 20 нових морських терміналів, зокрема в Ренійському порту, відкрився контейнерний термінал (до цього часу дунайські порти не обробляли контейнери взагалі). Окрім цього збільшили кількість лоцманів з 16 до 62.

Внаслідок усіх цих кроків **у березні цього року встановлено абсолютний місячний рекорд вантажоперевалки – 2,8 мільйона тонн, і добовий рекорд – 93,8 тисяч тонн**.

Окрім цього, розвиваємо допоміжну транспортну інфраструктуру. На початку квітня відкрили залізничний прикордонний перехід

Серпневе-1 – Басарабська, що дозволило запустити вантажоперевезення відновленою залізничною ділянкою Березине – Басарабська (Молдова). Завдяки цьому ми отримуємо залізничний маршрут до українських Дунайських портів, зокрема Ренійського порту, а наші експортери отримують зручну логістику до румунського порту Галац і молдавського порту Джурджулешти.

Для підсилення залізничної логістики на дунайському напрямку домовилися з Молдовою про **спрощення контрольних процедур залізничного транзиту вантажів з пунктом відправлення та пунктом призначення Україна або Молдова**. Фактично запроваджується проїзд без зупинки територією України між пунктами пропуску «Фрікацей – Етулія» та «Рені – Джурджулешть», що сприятиме збільшенню обсягу вантажів, які перевозять залізницею.

Щоб обслуговувати нинішній трафік вантажного транспорту, Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктурних проєктів працює над планом модернізації ділянок доріг до Дунайських портів та під'їзних шляхів до пунктів пропуску на кордоні з Молдовою, загальною протяжністю майже 40 км.

<https://biz.nv.ua/ukr/experts/dunayski-porti-poryatunok-ukrajinskogo-eksportu-oleksandr-kubrakov-rozpovidaye-podrobici-50322945.html>
