

Кілійський завод УДП почав самостійно ремонтувати гідравлічні кришки люків суховантажа

Кілійський суднобудівно-судноремонтний завод (КСБСРЗ), який є структурним підрозділом ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП), вперше виконав ремонт кришок суховантажного судна, які піднімаються за допомогою системи гідравліки. Про це повідомила прес-служба УДП.

Після докового ремонту на продовження документів Регістру на п'ятирічний термін спущений зі сліпу теплохід «Микола Будніков». У найближчі дні плануються ходові випробування. Буде перевірено роботу гвинторульового комплексу, підрулюючого та якірного пристроїв (на головні двигуни, дизель-генератори, балони пускового повітря, пожежний та баластовий насоси відповідні документи Регістру вже отримані)", – вказала прес-служба.

Власне докові ремонтні роботи зайняли 45 діб. На заводі було проведено розбирання і ремонт гвинторульового комплексу, проведені корпусні роботи із заміною металу, очищення та фарбування корпусу судна, трюму, надбудови, люкових закриттів, відремонтовано якірні ланцюги носового та кормового якірних пристроїв.

Цей тип самохідних суховантажних суден обладнаний важкими кришками верхнього люкового закриття (ВЛЗ), які піднімаються за допомогою системи гідравліки. Тому під час ремонту здійснено відновлення гідроциліндрів: заміна манжет, штоків (які були виготовлені механічним цехом КСБСРЗ). Залишився останній етап робіт – заміна гумових ущільнень кришок ВЛЗ, які

виготовляються за замовленням”, – повідомили в УДП.

Зазначається, що раніше ремонти подібних кришок ВЛЗ на Кілійському заводі не проводилися – їх виконували лише на іноземних верфях.

У лютому Кілійський СБСРЗ [розпочав](#) виконувати капітальні ремонти суден з повним фарбуванням корпусу.

Раніше стало відомо, що УДП планує приєднати ХОСП «База технічного обслуговування флоту» (БТОФ) до КСБСРЗ і [створити](#) єдиний судноремонтний підрозділ.

КСБСРЗ спеціалізується на будівництві корпусів суден та судноремонті будь-якої складності. Підприємство будує річкові судна та судна типу «річка-море» (баржі, танкери, самохідні землевивізні шаланди, ліхтери, хімовози, контейнеровози, яхти), ремонтує річкові та морські буксири, несамохідні та самохідні суховантажні та наливні судна. За роки незалежності України завод збудував понад 150 корпусів суден, понад 60 барж типу SL, SLG, EVR0 – TAF, FNG, RTS, відремонтував понад 1400 одиниць флоту.

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 порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

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

Участь Президента Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крука в конференції з підтримки підприємств, потерпілих внаслідок війни

30 березня 2023 року Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крук прийняв участь в роботі конференції «Перспективи захисту прав українських підприємців та підприємств на відшкодування шкоди, завданої внаслідок розв'язання і ведення агресивної війни росії проти України».

Організатори конференції: Український союз промисловців і підприємців (УСПП), Благодійний фонд

«Міжнародний рух за права потерпілих внаслідок російської агресії» та експерти проєкту «Юридичні Сили України».

Під час конференції були розглянуті та обговорені питання реалізації права українського бізнесу про відшкодування шкоди до агресора та його пособників, алгоритм дій для отримання статусу потерпілого, особливості обґрунтування правової позиції потерпілого, права вимоги (кредитора) до агресора та його пособників і т.п.

Cargill планує припинити експорт зерна з Росії у новому сезоні

Один із найбільших світових постачальників сільгосппродукції – американська Cargill – планує припинити експорт російського зерна. Про свої плани компанія повідомила в листі заступнику голови Мінсільгоспу Росії Оксану Лут, повідомляє [РБК](#).

Зазначається, що російське дочірнє підприємство американської корпорації припинить експорт зерна із Росії у 2023-2024 маркетинговому році (МР, липень 2023 – червень 2024).

У листі компанія повідомляє, що в наступному сільськогосподарському сезоні ТОВ «Каргілл» не планує здійснювати експорт зерна з Росії «згідно з обговоренням питань зернового експорту, яке відбулося раніше, і рекомендаціями Міністерства сільського господарства США». Водночас компанія пообіцяла, що заплановані на 2022-2023 МР відвантаження буде виконано «в повному обсязі відповідно до наявної квоти», – пише видання.

Російська «дочка» Cargill також повідомила, що починає переглядати портфель пов'язаних із експортом зерна активів, який їй належить. Водночас повідомляється, що зміни щодо «будь-яких інших видів діяльності та активів Cargill в Росії» не плануються і не розглядаються.

У прес-службі російського Мінсільгоспу підтвердили, що отримали повідомлення від Cargill.

Cargill (штаб-квартира – Міннетонка, Міннесота) – одна з найбільших глобальних агропромислових і торговельних компаній. Займається виробництвом і продажем зерна, олії, цукру, какао, м'яса, біопалива. Оперує у 70 країнах, веде торгівлю у 125 країнах світу. У бізнесах компанії працюють 155 тис. працівників.

У Росії Cargill працює з 1991 року і веде бізнес у чотирьох основних напрямках: сільське господарство (закуповує, переробляє і перевозить зерно, олійні та інші товари для виробників харчових продуктів і кормів для тварин), харчові продукти (постачає виробникам їжі та напоїв, ресторанним і торговельним мережам продукти з м'яса та птиці й інгредієнти), промисловість (працює з промисловими споживачами енергії, солі, крохмалепродуктів і продукції зі сталі), а також надає фінансові послуги клієнтам із цих галузей.

В Україні компанія веде бізнес з 1993 року. Займається виробництвом та торгівлею зерновими та олійними, переробкою насіння соняшника та сої, випускає та продає корми для тварин. Володіє олійноекстракційним заводом у Каховці (Херсонська область), комбікормовим заводом у Львівській області, елеваторами у Дніпропетровській та Кіровоградській областях. Є інвестором зернового терміналу Neptune у морському порту «Південний» річною потужністю 5 млн тонн.

У березні 2022 року, після початку масштабного російського військового вторгнення до України, глобальні торговці сільськогосподарськими товарами Cargill та ADM, Viterra та LDC заявили, що [скорочують](#) бізнес-діяльність в Росії, але продовжуватимуть працювати з «необхідними» продуктами харчування.

Проведення Конференції для підтримки підприємців та підприємств, потерпілих внаслідок війни на тему: «Перспективи захисту прав українських підприємців та підприємств на відшкодування шкоди, завданої внаслідок розв'язання і ведення агресивної війни росії проти України»

Шановні колеги!

Український союз промисловців і підприємців (УСПП) разом з
Благодійним фондом

«Міжнародний рух за права потерпілих внаслідок російської
агресії» висловлює Вам свою повагу та інформує про те, що **30
березня 2023 року (четвер)** планується проведення Конференції
для підтримки підприємців та підприємств, потерпілих внаслідок
війни на тему: **«Перспективи захисту прав українських**

підприємців та підприємств на відшкодування шкоди, завданої внаслідок розв'язання і ведення агресивної війни росії проти України» за участі представників експертів проєкту «Юридичні Сили України».

Для розгляду та обговорення пропонуються такі питання:

- Як українському бізнесу реалізувати своє право вимоги про відшкодування шкоди до агресора та його пособників?
- Чому важливий статус потерпілого в умовах ведення агресивної війни рф проти України для підприємств та підприємств...
- Алгоритм дій для отримання статусу потерпілого.
- Особливості обґрунтування правової позиції потерпілого , права вимоги (кредитора) до агресора та його пособників.
- Судові експертизи, необхідні для обґрунтування права вимоги.
- Чому звернення до національних судів є більш актуальними, ніж до міжнародних?
- Чи вплине прийняття нового Закону від 23.02.2023р. IX-2923 «Про компенсацію за пошкодження та знищення окремих категорій об'єктів нерухомого майна внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією російської федерації проти України, та Державний реєстр майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією російської федерації проти України» на відновлення прав українського бізнесу?
- Формування першочергових завдань для адвокації інтересів підприємців та підприємств, як потерпілих внаслідок війни, в органах центральної влади України та на міжнародному рівні.

Конференція відбудеться у форматі online (Zoom).

Початок о 12.00, орієнтована тривалість – 2 години.

Посилання для приєднання **(ідентифікатор та пароль)** буде

надіслано на **e-mail**, вказаний під час попередньої реєстрації,
яка здійснюється за посиланням:
<https://forms.gle/03pseWpxz5DXBv8Z8>

Запрошуємо Вас до участі!

Контакти для отримання довідкової інформації: тел. моб. +38
0954188050, e-mail: lpg.human.rights@gmail.com Наталія
Целовальніченко

З повагою,

Президент УСПП,

Співголова Національної тристоронньої

соціально-економічної

ради

А.К.Кінах

УДП поверне майже втрачений плавкран

ПрАТ «Українське дунайське пароплавство» (УДП) поверне собі унікальний плавкран, який п'ять років тому віддали приватній одеській компанії. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Плавкран СПК-1/35 для Дунайського пароплавства був побудований у 1985 році в Угорщині. Це справжній велетень довжиною майже 40 метрів, водотоннажністю 1224 тонн, вантажопідйомністю 35 тонн. Потужність головного двигуна – 530 кВт. Знайти на Дунаї аналогічну за параметрами техніку досить складно.

Плавкран використовувався для робіт на сліпі зі сліповими візками, або з великими вантажами 10 і більше тонн, які не могли обробляти берегові крани. У 90-ті роки кран працював навіть в якості дизель-генератора, забезпечуючи електроенергією декілька цехів заводу! У 2018 році в УДП вирішили, що плавкран заводу більше не потрібний та віддали його в оренду ТОВ «Гідробудмеханізація» з міста Одеса. Кран перегнали до одеського порту”, – написав Москаленко у Facebook.

Ставка оренди спочатку складала \$300 на добу – як за звичайний автокран на базі вантажного автомобіля. У перший же рік експлуатації компанія заборгувала УДП приблизно \$20 тис. Проте з орендатором продовжували співпрацю. На початку 2022 року ексекерівництво УДП уклало з «Гідробудмеханізацією» черговий договір, за яким орендар заборгував вже майже 1 млн грн.

Строк дії договору сплинув ще 30 червня, проте ані заборгованість, ані сам кран нам не повертають. Позов про стягнення заборгованості розглядається у Господарському суді Одеської області. Наша задача – забрати плавкран та перегнати його в Ізмаїл”, – повідомив Москаленко.

Він наголосив, що транспортування такого об’єкту є дуже недешевою операцією. Проте потужний плавкран є однією із умов модернізації сліпу Кілійського заводу, а також дає можливість виконувати певні операції (наприклад, зняття кришок баржі) без використання порталних кранів. Він може застосовуватися також для перевалки зернових.

Тобто роботи для СПК-1/35 вистачить: для підприємства значно вигідніше самостійно оперувати краном ніж здавати його в

оренду. Тому витрати на передислокацію абсолютно виправдані. Ба більше, будемо наполягати на компенсації цих витрат колишнім орендарем”, – підсумував керівник УДП.

Перегін буде виконуватися з Одеського порту через річку Дунай до порту Ізмаїл. Проєкт із забезпечення разового перегону плавкрану розроблений проєктно-конструкторським бюро пароплавства.

Фото: facebook.com/pratudp
