

Асоціація портів України «Укрпорт» вітає зі вступом на посаду директора ДП «Ренійський морський торговельний порт» С.К. СТРОЮ

3 березня 2023 року перший заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України Василь Шкураков, під час робочої поїздки до Українського Дунайського пароплавства та портів Придунав'я представив колективу ДП «Ренійський морський торговельний порт» нового керівника – Сергія Костянтиновича Строю.

Кабінет Міністрів на засіданні 24 лютого 2023 року погодивши кандидатуру Сергія Строї на посаду директора ДП «Ренійський морський торговельний порт» (РМТП).

Нагадаємо, що Сергій Костянтинович Строя очолював ДП «Ренійський морський торговельний порт» 2004-2013 рр., з 2013 по 2019 рік був начальником Ренійської філії ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), з 2020 року – Радник Голови ДП «портів України» з питань розвитку портів Придунайського регіону, члена Ради (2004-2013 рр.) Асоціації портів України «УКРПОРТ».

С.К.Строя – Почесний працівник морського та річкового транспорту України, Почесний працівник транспорту України, кавалер Почесного Знаку Асоціації портів України «УКРПОРТ».

Асоціація портів України «Укрпорт» вітає зі вступом на посаду директора ДП «Ренійський морський торговельний порт» С.К. Строю і бажає досягнення великих успіхів у розвитку Ренійського порту.

Зустріч Президента Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крука в Одеськом філіалі ДП «АМПУ»

Сьогодні, 2 березня 2023 року в офісі Одеського філіалу ДП «Адміністрація морських портів України» проходила зустріч членів комісії Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури та Комітету з питань транспорту та інфраструктури України.

Асоціацію портів України «Укрпорт» представляли Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крук та М.П.Павлюком, член Ради Асоціації «Укрпорт», Герой України, Радник Начальника Адміністрації Одеського морського порту.

В обговоренні питань стану та розвитку морегосподарського комплексу України взяли участь Юрій Кісель – народний депутат України, Голова Комітету з питань транспорту та інфраструктури України; Василь Шкураков – перший заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України; Євген Лященко – в.о.Голови правління АТ «Укрзалізниця»; Андрій Галушак – Директор з управління взаємовідносинами з органами державної влади;Сергій Нікулін – Директор регіональної філії «Одеська залізниця»; Юрій Крук- голова Одеської районної військової адміністрації; Дмитро Барінов – заступник Голови по взаємодії з органами влади ДП «АМПУ» та інші.

Українська делегація у засіданні наради експертів Дунайської Комісії: регіон залишається єдиним стабільним шляхом для експорту агропродукції з України

На засіданні експертів Дунайської Комісії (ДК) з гідротехніки Голова української делегації Дмитро Барінов наголосив, що в умовах гальмування росіянами інспекцій суден в рамках Чорноморської зернової ініціативи та загроз односторонньої відмови РФ від виконання угоди, Дунайський регіон залишається єдиним стабільним шляхом для експорту агропродукції з України та, як наслідок, важливим елементом забезпечення світової продовольчої безпеки.

Українська сторона також поінформувала учасників засідання про проведення експлуатаційного днопоглиблення в портах Дунайського регіону з метою відновлення паспортних характеристик. Це передбачено Конвенцією про режим судноплавства на Дунаї, яка зобов'язує придунайські держави утримувати свої ділянки в судноплавному стані для річкових і на відповідних ділянках для морських суден. Також вона зобов'язує виконувати необхідні роботи для забезпечення і

поліпшення умов судноплавства.

Окрему вдячність українська сторона висловила Генеральному директору Секретаріату Дунайської Комісії (ДК) Манфреду Зайтцу за його залученість та координацію роботи партнерів у рамках започаткованого Секретаріатом ДК формату Danube Solidarity Lane for EU-Ukraine trade. Він здійснюється спільно з ініціативою Європейської Комісії «Шляхи солідарності» з метою створення нових логістичних ланцюгів через дунайські порти та пошуку шляхів збільшення ефективності існуючих.

Окрім цього, Дмитро Барінов подякував представникам придунайських держав-членів ДК за практичну підтримку імплементації Формули Миру Президента України Володимира Зеленського, виконанню другого пункту якої щодо продовольчої безпеки сприяє реалізація Чорноморської зернової ініціативи та ініціативи «Зерно з України» з допомоги продовольством найбільшій державі.

Довідково. Після відкриття каналу гирлом Бистре пройшло 840 суден, що дозволило на 10 млн тонн збільшити вантажообіг. А вже після відновлення паспортних глибин на українській ділянці річки Дунай і оголошеної осадки 6.5 м. Дунайські порти досягли рекордного значення в 12 суднозаходів та 90 тис. тонн на добу. Ліквідація природного замулення та підтримка паспортних глибин гирла – це те, що щорічно відбувалось до війни та є необхідним для подальшого розвитку судноплавства в Дунайському регіоні.

Посилання на сайт: <https://mtu.gov.ua/news/34078.html>

Перший місяць роботи

оновленого контакт-центру Адміністрації судноплавства.

Функціонал контакт-центру дає можливість заявникам отримати консультації з питань, вирішення яких відноситься до компетенції Адміністрації судноплавства. Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства України Євгеній Ігнатенко у Telegram.

Для цього зателефонуйте за номером: (044) 294-60-16 та натисніть відповідну кнопку у голосовому меню, список кнопок за посиланням:
<https://marad.gov.ua/ua/gromadskosti/telefonna-garyacha-liniya>.

Коротенькі статистичні відомості за цей місяць можна переглянути вище.

УДП: Вперше за тривалий час УДП розпочинає будівництво флоту

Про це повідомляється в офіційній інформації про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram.

На Кілійському СБСРЗ триває підготовка до створення нового несамохідного судна з використанням конструкцій суден-донорів. На сліп підняті два перших ліхтера (різновид баржі) які виступають донорами. Визначені дефекти, розпочався ремонт із

заміну металу.

Технологія будівництва барж типу SLG з ліхтерів-донорів не нова. Після розвалу ще радянської системи ліхтерних перевезень сотні ліхтерів залишились незатребуваними, оскільки використання цих невеличких суден довжиною лише 40 метрів у якості річкових барж економічно недоцільне.

Але на основі ліхтерів можна створювати справжні баржі з великою вантажопідйомністю. Нове судно будується шляхом конверсії – стикування двох ліхтерів через вставку, що вирізається із третього ліхтера.

Перші баржі з ліхтерів (усього 18 одиниць) проекту UDP SL були побудовані у 1998-2000 роках. Проект розроблений спільно Кілійським заводом та Морським інженерним бюро.

У 2001 – 2005 роках було побудовано ще 20 барж на основі вже удосконаленого проекту UDP SLG, також розробленого КБСРЗ та МІБ.

Довжина баржі SLG – 76,5 м, осадка – 3,1 м, вантажопідйомність – 2200 т.

Тривалий час будівництво не проводилося. У 2017 році запланували зробити ще 40 суден, проте у підсумку Кілійській завод виготовив лише дві баржі SLG-21 та SLG-22, побудовані за проектом ТОВ «ГРАНД ІНЖИНІРИНГ».

Наразі в УДП залишилося 86 ліхтерів. Частина здається в оренду у якості так званих «проставок» між суднами та причалом. Але більшість гниє, витягуючи з УДП кошти, які ми сплачуємо за якірний збір, або витрачаємо на аварійні ремонти.

Плануємо у найближчі 2-3 роки повністю закрити питання ліхтерів: всі судна, які ще перебувають у задовільному технічному стані будуть «перетворені» на баржі. УДП має отримати ще 5-6 баржевих караванів.

Звісно, конверсія має певні недоліки.

ліхтери побудовані у 1960-1980 роках минулого сторіччя, тобто SLG баржі приречені на періодичні капітальні ремонти

більш складна специфіка управління SLG баржами, що вимагає майстерності від судноводіїв

Але є і переваги:

на порядок нижча ціна будівництва порівняно з новим судном

більша вантажопідйомність, що дає можливість перевозити більший обсяг певних категорій вантажів

Економічні розрахунки, проведені нашими аналітиками, свідчать, що інвестиції у будівництво SLG барж є абсолютно виправданими. Тим більше, що конверсію ми проводимо на власному виробництві. Перші SLG баржі нової серії планується побудувати на базі оновленого проекту, який не передбачає суттєвих відмінностей. Одночасно готуємося замовити проект для баржі SLG+ з покращеними характеристиками, які зможуть використовуватись у морський 12- мильній зоні. Подивимось, чи вистачить технічного ресурсу радянських ліхтерів для створення суден такого класу.

Як швидко зможемо реалізувати програму?

Питання залежить не від нашого бажання, а від можливостей Кілійського СБСРЗ. Модернізації заводу багато років не приділялося уваги. Лише минулого року ми розпочали закуповувати сучасне обладнання, створили власну малярну ділянку (раніше малярні послуги замовляли у зовнішніх виконавців, що не гарантувало ані якості, ані дотримання термінів), забезпечили підприємство якісними матеріалами. Штат заводу збільшився з 220 до 280 співробітників.

Але одразу все не виправити. Зокрема, одне з «вузьких місць» КСБСРЗ – це обмежена потужність сліпу, який вже давно потребує капітального ремонту. З цієї причини максимальні можливі темпи будівництва – дві нових баржі за три місяці. Адже завод завантажений ще і плановими ремонтами флоту.

Проект модернізації заводського сліпу вже розглядається. Розширення його території – це три додаткових стапельних місця. Що дало б можливість за два роки виконати програму будівництва SLG барж.

Наскільки швидко можна провести модернізацію сліпу? Робимо все, щоб процес рухався без затримок. Проте ми державне підприємство, яке має дотримуватись відповідних процедур. До речі, крім технічних питань доводиться вирішувати і правові, які залишились нам у «спадок» від попередників.

УДП офіційно: Так чи інакше, будівництво нових барж вже

фактично стартувало. Як я вже зазначив, два перші ліхтери вже готуються до «нового життя», ще 7 ліхтерів відібрані для перебудови і з часом також перемістяться на завод.
