

Акредитація системи менеджменту Регістра судноплавства України

Регістр судноплавства України в листопаді 2022 року був повторно акредитований як інспекційний орган типу А на відповідність критеріям міжнародного стандарту ISO/IEC 17020:2012. Підприємство отримало сертифікат акредитації № GAS.IB.804.039 від компанії «Бюро міжнародної сертифікації», що є членом глобальної акредитаційної системи (GAS) до 17.11.2025 р. Даний сертифікат підтверджує якість основних послуг, що надаються Регістром, та підтверджує його конкурентоспроможність на світовому ринку.

Також Регістр судноплавства України за результатами чергового наглядового аудиту, що проводився в грудні 2022 року, підтвердив дію сертифікату на відповідність функціонування системи управління якістю вимогам ISO 9001:2015 від компанії SIS, що є членом міжнародного акредитаційного форуму (IAF) до кінця 2023 р. Тож на високому рівні визнано чинну систему менеджменту Регістру і ефективність функціонування внутрішніх процесів.

Виконання вимог чинних міжнародних стандартів є пріоритетом в діяльності Регістру та сприятиме подальшій інтеграції з іншими країнами ЄС тощо. Компанія гарантує надання клієнтам якісних послуг і реалізацію всіх укладених угод, забезпечує стабільну ситуацію в галузі.

Запрошуємо на наш офіційний сайт, канал Телеграм та сторінку Фейсбук:

<https://shipregister.ua>

https://t.me/shipregister_ua

<https://www.facebook.com/shipregister.ua>

УДП оброблятиме вантажі на поромному комплексі Орлівка–Ісакча

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) налагоджує співпрацю з поромним комплексом Орлівка–Ісакча на Дунаї для перевезення вантажів. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Чому нам цікава Орлівка? Тому що це додатковий потік вантажів, а ми шукаємо нові можливості для збільшення перевезень. Тому що на відміну від багатьох терміналів у Рені/Ізмаїлі місцева перевалка ще не перевантажена, що значно спрощує життя власникам вантажів. Тому що тут до річкового флоту ставляться як до пріоритетного клієнта (в багатьох інших точках завантаження першочергово обслуговують морські судна). Сподіваюсь, що співробітництво нового порту та УДП буде тривалим та успішним”, – написав Москаленко у Facebook.

Керівник УДП нагадав, що Орлівка–Ісакча – міжнародний автомобільний пункт пропуску, прямий перехід Україна–ЄС. Майже 90% трафіку складають контейнерні автотранспортні перевезення до Констанци. Від Орлівки/Ісакчі до найбільшого румунського порту лише 145 км. Але минулого року Орлівка–Ісакча

перетворилася ще і на вантажний термінал, річково-морський хаб, нову точку навантаження-вивантаження суден та барж. Поромна переправа вже кілька місяців працює як порт.

У вересні минулого року в Орлівці було організовано перевалочний комплекс, який вже успішно працює. З того часу було перевалено понад 50 тис. тонн – і з річкових, і з морських суден завдяки тому, що осадка тут більше, ніж у Ренійському порту.

У листопаді перевантажувальний комплекс включили до акваторії Ренійського порту. Але власники Орлівки мають прямий договір із філією «Дельта-лоцман» ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) на заведення суден із гирла Бистре та прямий договір з АМПУ на оперування та агентування. Наразі подана заявка на статус морського терміналу.

Обсяг інвестицій складає понад \$2млн, і розбудова молодого порту продовжується. Зокрема, стартувало будівництво великих складів на 15 тис. тонн одноразового зберігання вантажів.

Цікаво, що навпроти через Дунай Румунія будує порт Ісакча, де буде розміщений великий універсальний морський термінал. Там є державні інвестиції, і найближчими місяцями буде оголошено конкурс на його концесію. Таким чином, з'явиться унікальний інфраструктурний об'єкт, в якому два порти двох країн розташовані один навпроти одного. Це дасть можливість, наприклад, розвантажити пункти пропуску, адже сьогодні багато зернових фур стоїть у чергах на пунктах пропуску", – підсумував Москаленко.

В середині лютого 2022 року Кабінет міністрів [додав](#) поромний комплекс Орлівка на Дунаї до переліку пунктів пропуску через державний кордон, через які дозволено здійснювати переміщення товарів військового призначення.

Поромна переправа через Дунай між пунктами пропуску Орлівка та Ісакча офіційно [розпочала](#) роботу 10 серпня 2020 року. У перші півроку поромом могли скористатися лише вантажні транспортні

засоби, що було пов'язано з обмеженнями, які діяли у Румунії через епідемію коронавірусу. З 12 лютого 2021 року поромна переправа Орлівка–Ісакча [почала](#) обслуговування легкового, пасажирського автотранспорту та пішоходів.

Будівництво поромної переправи Орлівка–Ісакча стартувало восени 2015 року. До проекту увійшли дорога загального призначення, складський комплекс, дамба, причальна споруда, майданчик відстою та очікування автотранспорту, інші об'єкти. Об'єкти інфраструктури побудовані на найвужчій ділянці Дунаю: відстань між українським та румунським берегами становить 900 метрів. Планується, що переправу обслуговуватимуть чотири пороми осадкою 1,5 метра. Щоденна пропускна спроможність переправи становить близько 200 одиниць вантажного автотранспорту, 500 – легкового, пасажиропотік – 1,5 тис. осіб.

Відкриття переправи спростило процедуру перетину кордону між Україною та Румунією, зокрема виключило необхідність руху через Молдову та об'їзду 200 кілометрів.

Уряд призначив двох заступників Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури

Олександр Кубраков, Віце-прем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад, територій та

інфраструктури:

Сьогодні рішенням Уряду було призначено двох заступників Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Це **Олександр Бутенко** та **Сергій Деркач**.

Коротко представлю кожного.

Олександр Бутенко вже працював у Міністерстві інфраструктури у 2014-2015 рр. разом з Андрієм Пивоварським та координував проекти у галузі авіації, автомобільних перевезень, опікувався питаннями розвитку портової інфраструктури.

Далі очолив напрям роботи по стягненню проблемної заборгованості у дочірній компанії «Газ України». У 2015 році його команді вдалося стягнути з групи компаній OSTCHEM Дмитра Фірташа понад 3 мільярди гривень. Це борг державній компанії за спожитий газ за понад 5 років.

Має експертизу у роботі теплопостачальних та теплогенеруючих компаній, тарифоутворенні, в якості експерта опрацьовував Закон про мораторій на підвищення тарифів на період воєнного стану.

Сергій Деркач має потужний бекграунд у антикорупційній галузі та кримінальній юстиції, більше 18 років стажу.

Останні три роки очолював Департамент запобігання та виявлення корупції НАЗК. За цей період було створено Портал повідомлення про корупцію викривачами та Антикорупційний портал для уповноважених осіб, оновлено «Реєстр корупціонерів».

Департаментом було запущено механізми антикорупційної експертизи НАЗК та стратегічного аналізу корупційних ризиків у понад 20 сферах публічного управління, створено методологію Управління корупційними ризиками та оновлено Типову антикорупційну програму юридичних осіб.

Співавтор низки аналітичних досліджень, в тому числі із

впровадження Tone at the top та Добročесність 2020.

До НАЗК працював у міжнародних організаціях, державних органах та закладах вищої освіти, зокрема у програмах Організації Об'єднаних Націй та Європейського Союзу, де впроваджував реформи, пов'язані із забезпеченням законності та розвитком правоохоронних органів

Вітаю в команді і впевнений в ефективній спільній роботі на Перемогу!

АМПУ пропонує залучити українських лоцманів для роботи на Сулінському каналі, щоб збільшити перевезення через Дунайські порти

Керівництво ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) провело зустріч із представником Європейської комісії Аланом Бароном та представником Дунайської комісії зі сторони Румунії Антоніо Стоан, одним із ключових питань якої було питання збільшення потенціалу та пропускної здатності каналу Суліна. Про це повідомила прес-служба АМПУ.

Для нас дуже важливою є підтримка Євросоюзу у розв'язанні проблем судноплавства на річці Дунай. Враховуючи обмежену

кількість румунських лоцманів на Сулінському каналі, АМПУ готова залучити українських лоцманів, для покращення координації та збільшення обсягів перевезень”, – заявив в.о. голови ДП «АМПУ» Олексій Востріков.

Також під час зустрічі обговорили важливе питання щодо якісного налаштування системи навігаційної обстановки, адже це запорука ефективного та безпечного судноплавства Дунайського регіону.

Востріков нагадав, що дунайські порти у 2022 році [показали](#) найкращі результати за всі роки роботи – перевантажено 16,5 млн тонн вантажів.

Звісно, у нас попереду ще дуже багато завдань щодо покращення та розвитку судноплавства на Дунаї. Адже наразі основою морських та річних перевезень є порти Дунайського кластеру, які вкрай потребують посилення та оновлення задля продуктивного та якісного функціонування”, – наголосив він.

ФДМ виставив держстивідора «Білгород-Дністровський МТП» на приватизацію

Фонд державного майна (ФДМ) підготував приватизацію єдиного майнового комплексу ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт (МТП)».

Приватизаційний аукціон повинен відбутися 3 березня 2023 року на [«Prozorro.Продажі»](#). Стартова ціна актива – 187,574 млн грн.

Останніми роками порт – збитковий. 2019-2021 – чистий збиток приблизно 23,5-28,5 млн грн. Січень-вересень 2022 – 2,9 млн грн збитку. Водночас в 2022 році почав відігравати важливу роль у світовій продовольчій безпеці – як логістичний центр для портів на Дунаї. Порт має великий потенціал для розвитку українського експорту продовольства. Потрібні інвестиції в розвиток”, – прокоментував голова ФДМ Рустем Умеров.

Білгород-Дністровський МТП розташований на західному березі Дністровського лиману, розміщується на 59 га основної виробничої території порту та понад 5 га території портового пункту Бугаз у селищі Затока. Підприємство спеціалізується на перевантаженні лісних вантажів, мінеральних добрив, залізорудних окатків, металопродукції та зернових вантажів. Захід суден здійснюється підхідним каналом морської частини Дністровсько-Царгородського гирла довжиною 1,5 км і Дністровсько-Лиманської частини – 14,5 км, глибина підхідного каналу – 3 метри (паспортна – 3,5-4,5 метра).

До складу об’єкту також входять 9 суден, 4 тепловози, 18 порталних кранів та 56 транспортних засобів (частина транспорту надана в оренду).

Попри відсутності можливості судозаходу (через об’єктивні причини) порт працює: ми знайшли свою нішу, відновили технічну і господарську діяльність та займаємось перевалкою вантажів як «сухий порт». Та як тільки буде можливість приймати торговий флот, підприємство готове буде обробляти вантаж в режимі експорту та імпорту”, – додала в.о. директора ДП «Білгород-Дністровський МТП» Оксана Кіктенко.

У квітні ДП «Білгород-Дністровський МТП» [розпочало](#) роботу у форматі транспортно-логістичного центру до відкриття Чорного моря для судноплавства.

До повномасштабного російського вторгнення Кабінет міністрів

планував приватизацію державних стивідорних компаній, які працюють у трьох малих морських портах України. Зокрема, конкурс на приватизацію ДП «Білгород-Дністровський МТП» [планувалося](#) оголосити у першому кварталі 2022 року. У травні 2021 року його майно було передане під управління ФДМ.

У середині січня відбувся аукціон з продажу єдиного майнового комплексу ДП «Усть-Дунайський МТП». В ході торгів його вартість [збільшилася](#) в 3,3 разу порівняно зі стартовою – до 201 млн грн.
