

Євгеній Ігнатенко. Два роки на посаді.

Два роки на посаді. Змінювати, діяти, не зупинятись.

Дякую кожному, хто був поруч. Крок за кроком. Найцікавіше ще попереду.

Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства України Євгеній Ігнатенко у Telegram.

УДП офіційно

УДП стабільний вантажопотік у 150-200 тис.тонн на місяць: пароплавство звертається за підтримкою до Кабміну.

Укрзалізниця запланувала підвищення тарифу майже на 40%. Для Дунайського пароплавства це означає зупинку роботи у напрямку румунської Констанци.

«УДП сьогодні перевозить українську агропродукцію до морського порту Констанца. Обсяги невеликі, але вони є, працюємо над їх збільшенням. Неодноразово зверталось до Кабміну з пропозиціями по запровадженню знижки на тариф «Укрзалізниці» до Ізмаїлу. Щоб хоча б частково компенсувати різницю із вартістю доставки до Одеси. Заплановане зростання тарифу «Укрзалізниці» підвищить вартість логістики тони зерна через дунайські порти приблизно на 5 доларів і поставить Дунай в ще більш не вигідне положення порівняно з Одесою. Робота флоту у напрямку Констанци просто зупиниться», – заявив заступник генерального директора ПрАТ «УДП» Владислав Бєлах.

УДП пропонує зберегти поточні тарифи «Укрзалізниці» до Ізмаїлу незмінними. Це гарантує Україні збереження дунайської

логістики як альтернативного каналу експорту.

«Ми звертаємось до керівництва Міністерства та Кабміну. Збережіть незмінним тариф на залізничні перевезення до Ізмаїлу. Війна продовжується, військові ризики актуальні. Якщо експорт з Одеси, як в 2022-2023 роках, опиниться під загрозою, доведеться витратити час на реанімацію дунайської логістики. Бізнес знову зіштовхнеться із захмарними ставками та дефіцитом флоту. Якщо нас почують та підтримають, УДП отримає гарантований щомісячний вантажопотік у 150-200 тис. тонн (1,2-1,5 млн тонн на рік) та зможемо забезпечити експорт, як у випадку блокади морських портів, так і західного кордону. Крім того, ми готові запропонувати «Укрзалізниці» зворотне завантаження в Ізмаїлі за рахунок імпорту вугілля», – зауважив Владислав Белых.

Офіційна інформація про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram

Тимур ТКАЧЕНКО: Цього року ми розпочали низку масштабних проєктів, реалізація яких запланована на 2025 рік.

У морській галузі очікується удосконалення систем управління в портах та модернізація портової інфраструктури, збереження роботи Тимчасового морського шляху та підтримка Дунайського кластеру. Нашою метою є повернення портового сектору до довоєнних обсягів роботи. В рамках євроінтеграції 2025 рік стане ключовим для адаптації галузевого законодавства до норм

ЄС.

У залізничному секторі заплановано реалізацію інфраструктурних проєктів на кордоні з країнами ЄС, оновлення рухомого складу, а також впровадження європейських принципів прозорості при збереженні стабільності й надійності «Укрзалізниця».

У поштовій сфері плануємо запуск пілотних проєктів: встановлення сучасних поштоматів у Києві та Одесі, автоматизація сортування 100% поштової кореспонденції, а також використання електробайків листоношами й кур'єрами для доставки.

2025 рік стане роком значних змін, які забезпечать модернізацію та розвиток ключових галузей інфраструктури України.

Міністерство розвитку громад та територій України у Facebook

Порти України вже обробили понад 90 млн тонн вантажів

За період з січня по листопад цього року порти України збільшили перевалку на 70%.

Станом на 10 грудня 2024 року українські морські порти обробили 91,1 млн тонн вантажів, повідомляє Адміністрація морських портів України.

Протягом січня-листопада 2024 року фактичний обсяг вантажоперевалки склав 89,9 млн тонн, що на 70% перевищує показники аналогічного періоду минулого року (52,8 млн тонн).

Основу вантажообігу за цей період становили зернові – 56,1 млн тонн (проти 39,4 млн тонн у 2023 році) та рудні вантажі – 16,7 млн тонн (проти 3,2 млн тонн у 2023 році).

«Особливу роль у зростанні перевалки відіграє український морський коридор, через який за 11 місяців транспортували 73,4

млн тонн вантажів, із них 6,5 млн тонн у листопаді», – зазначили в АМПУ.

Загалом у листопаді морські порти України обробили 7,6 млн тонн вантажів (проти 6,7 млн тонн у листопаді 2023 року).

Офіційна інформація про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram

Тема реалізації морського флоту УДП активно обговорюється у ЗМІ. Висловлюються різні думки щодо доречності продажу суден та потенційних покупців, яких можуть зацікавити наші судна.

Прес-служба підприємства запропонувала відомим експертам висловити свою позицію щодо теми продажу морського флоту. Адже питання для підприємства та трудового колективу є надважливим. Зокрема, ситуацію прокоментував Віктор Берестенко, Президента Асоціації міжнародних експедиторів України:

“Щодо продажу морського флоту на місці керівництва УДП, я схилявся б до аналогічного рішення. Ще у 2022 році ми попереджали – коли в Одесі знову відкриється велика вода, Дунайський експортний напрям не буде користуватись попитом.

Але в 2023 році ще ніхто не розумів наскільки тривалою може бути блокада – чи вдасться її прорвати, чи відновлення експорту через порти Одеси є тимчасовим. Тож багато приватних компаній активно інвестувало в Дунай – у флот, у стивідорні комплекси, у портову інфраструктуру. Деякі інвестиції могли окупитись за сезон.

Наразі зрозуміло, що експорт агропродукції через Одесу є

стабільним, і дунайський напрям, при ринковій конкуренції без преференцій від держави, не може з ними конкурувати. В перспективі цінова різниця між одеськими і дунайським портами стане ще більшою. Дунайська логістика зможе розраховувати лише на агропродукцію з Бессарабії.

Ми не займаємось безпосередньо морськими перевезеннями, але можу сказати, що не вірю, що сьогодні можливо знайти завантаження і забезпечити рентабельну роботу морського флоту УДП, враховуючи вік суден та конкуренцію на ринку.

У компанії лише два відремонтованих судна, що значно обмежує можливості. Компанія є державною, а це суттєво більші витрати на персонал та операційні витрати, порівняно з приватними перевізниками.

Є здоровий глузд у тому, щоб не збільшувати витрати на утримання морського флоту, натомість інвестувати у річковий флот, який працює на Середньому Дунаї, якщо на цьому напрямі у компанії є вантажі та рентабельність”.
