

У заблокованому порту Миколаєва проведуть ремонтні роботи за 18 млн грн

У Миколаївському морському торговельному порту планують здійснити ремонтні роботи вартістю майже 18 млн грн.

Так, у порту відремонтують залізничні колії та стрілочні переводи, повідомляє Центр публічних розслідувань з посиланням на Prozorro.

Попередньо, вартість робіт складе майже 18 мільйонів гривень. Роботи замовила Адміністрація Миколаївського морського порту. Йдеться про капітальний ремонт стрілочних переводів №127, №129, №153, №157 та залізничної колії № 6 парку «З».

Аукціон запланований на 3 вересня. Розмір мінімального кроку зниження ціни – 88 279 грн.

Роботи в порту мають бути завершені до 31 грудня.

Раніше USM повідомляв, що деблокада Миколаївського порту зменшить витрати на агроекспорт на 15%.

Кілійський суднобудівний-судноремонтний завод

Цього року Кілійському суднобудівному-судноремонтному заводу виповнюється 80 років.

Напередодні ювілею аналізуємо результати роботи підприємства з початку війни.

Останні два роки УДП послідовно інвестувало у модернізацію підприємства. Встановлено сучасне нове обладнання –

підвищилась якість робіт.

□Запущений ремонт кранового господарства.

Наразі проводимо аудит програми модернізації КССРЗ. Оцінюємо якість виконання ремонтів обладнання, яке керівництво підприємства замовляло у підрядних організацій. Виникають питання, на які дирекція має дати відповідь. Це стовідсоткова відповідальність керівника заводу.

Сьогодні УДП не потребує таких великих обсягів ремонтів, які завод виконував у минулому та позаминулому роках. КССРЗ потрібно активніше залучати замовлення від інших компаній, пов'язаних не лише з судоремонтом. Потенціал у підприємства великий, але менеджмент має навчитись диверсифікувати діяльність. Також очікуємо пропозицій по скороченню витрат – в умовах кризи економити доводиться всім без виключення. телеграм
Офіційна інформація про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram

Ставки фрахту з портів Великої Одеси до Середземномор'я знизилися

Наразі на причорноморському ринку спостерігається помірно слабкий попит на зернові з України.

Фрахт суден типу «хендісайз» із глибоководних портів Одещини до східного Середземномор'я знизився на 2 USD/т – до 18-20 USD/т. Про це повідомили в УЗА.

Така ж тенденція спостерігається у транспортуванні агропродукції до східного узбережжя Італії, куди відповідні ставки знизилися до 20-22 USD/т. Ставки фрахту до Іспанії також знизилися на 1 USD/т – до 22-24 USD/т. Ставки на

транспортування зернових до Тунісу коливаються на рівні 23-25 USD/т.

Загалом дисбаланс зберігається в усіх сегментах ринку, що дозволяє фрахтувальникам диктувати свої умови. Окрім ставок на «хендісайзи» ситуація погіршилася для власників барж.

Так, гравці ринку змушені йти на додаткові поступки фрахтувальникам через обмежену кількість замовлень з портів Дунаю. Ставки на баржі для перевезення кукурудзи з Рені чи Ізмаїла до Констанци знизилися на 1 EUR/т – до 10 EUR/тонна. Водночас фрахт на транспортування насіння соняшнику до Русе/Сілістри здешевшав на 2 EUR/т – до 16 EUR/т.

Натомість фрахт «панамаксів» із портів Великої Одеси до південного Китаю та Бангладеш залишається на рівні 50-52 USD/т. Ставки на транспортування до південного В'єтнаму становлять 46-47 USD/т.

Фрахт «костерів» з портів Дунаю до Мармари та східної Греції тримається в межах 17-19 USD/т та 20-21 USD/т відповідно. Зрушень у напрямку східного Середземномор'я не спостерігається – ставки тримаються на рівні 22-24 USD/т. Ставки фрахту до східного узбережжя Італії та Іспанії – 26-28 USD/т і 28-30 USD/т відповідно. Фрахт до ізраїльських портів тримається у межах 29-30 USD/т.

Нещодавно USM писав, що за останній рік із портів Великої Одеси вийшли майже 2300 суден.

Друге судно УДП готують до модернізації в Австрії

Розпочались підготовка до модернізації другого судна «Українського Дунайського пароплавства» – теплохід вже прибув на верф у місто Лінц, Австрія.

Про це повідомила пресслужба УДП, опублікувавши відповідне відео.

«Унікальний караван з трьох теплоходів серії “Kapitan Antypov” прибув до Лінцу. Стартувала підготовка до модернізації першого із трьох суден. Демонтується старе обладнання», – зазначили в компанії.

В УДП також нагадали, що перше судно Kapitan Antypov вже майже завершило модернізацію – наразі закінчується встановлення додаткового обладнання, а самі нові двигуни вже встановлені.

«Планувалось, що вже цього року до фінансування проєкту долучаться міжнародні донори. Всі необхідні умови у межах компетенції підприємства виконуються за графіком. Але пробуксовка із наглядовою радою УДП затримує процес ухвалення рішення щодо зовнішнього інвестування. Важливо пришвидшити формування наглядової ради», – резюмували в УДП.

Раніше в УДП вже повідомляли, що Україна ризикує зірвати програму фінансування модернізації.

Перший екіпаж на контрактній основі сформували в УДП

На Середній Дунай вирушив черговий караван із залізорудною сировиною.

«Команда наполовину «контрактники». Пароплавство цього року оптимізувало штатну чисельність плавскладу, натомість членам екіпажів запропонована робота за контрактом», – зазначили в УДП.

За такою моделлю оплата стає більше – вихідні за час рейсу компенсуються за подвоєною ставкою окладу.

Першочергово, контракт запропонували екс-працівникам пароплавства. Перший контрактний екіпаж складається виключно з

плавскладу УДП.

«Тож оптимізація – це перехід до нового формату трудових відносин. Максимально прозорий і справедливий. Так працюють всі на Дунаї – є вантаж, є робота, є оплата», – йдеться у повідомленні.

Сьогодні рівень оплати плавскладу в УДП наближений до приватних компаній, якщо враховувати гривневий оклад плюс компенсацію за вихідні, а також менш виснажливий режим праці (у приватників часто на судні у цілодобовому режимі працює по два судноводія, в УДП – троє).

«Сьогодні пароплавству складно. Але ми цінуємо всіх, хто готовий працювати. Не затримуємо зарплату, платимо те, що обіцяли. Пропонуємо різні формати співпраці – але виключно прозорі та ринкові. І відступати від цих принципів ми не збираємось», – підкреслили в компанії.
