

Оголошено тимчасові судноплавні коридори до українських портів

Військово-морські сили (ВМС) Збройних сил України (ЗСУ) оголосили нові тимчасові маршрути руху цивільних суден до/з чорноморських морських портів України, відповідно до наказу навігаційного доручення ВМС ЗСУ №6 від 8 серпня 2023 року.

При цьому [повідомляється](#), що протягом всіх маршрутів зберігається військова загроза та мінна небезпека з боку російської федерації.

Раніше дані маршрути вже були запропоновані Україною у зверненні до Міжнародної морської організації (ІМО). Рада ІМО визнала право України на вільне торговельне судноплавство, яке гарантовано міжнародним морським правом. ІМО закликала росію дотримуватися міжнародних конвенцій та припинити загрози торговельному судноплавству в Чорному морі», – йдеться у повідомленні ВМС ЗСУ.

Вказані маршрути в першу чергу використовуватимуться для можливості виходу цивільних суден, що перебувають в українських портах Чорноморськ, Одеса та Південний ще з початку повномасштабного вторгнення росії 24 лютого 2022 року.

До проходу маршрутами допускатимуться судна, власники/капітани яких офіційно підтверджують готовність до плавання в поточних умовах», – сказано у повідомленні.

Нагадаємо, що останнє судно з українською агропродукцією вийшло з порту Одеса 16 липня. Наступного дня зернова угода припинила свою дію.

Моряки отримали можливість записатися на іспит CES 6.0 через «Дію»

Записатися за кілька хвилин на складання кваліфікаційного іспиту CES 6.0 відтепер доступно для кожного українського моряка на порталі «Дія». Про це повідомляє прес-служба Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Записатися на іспит можна за [посиланням](#). Для цього необхідно авторизуватися, заповнити заяву, обрати потрібну локацію для іспиту та очікувати на запрошення.

На порталі «Дія» моряку доступні три локації для іспиту: дві в Україні (Київ та Одеса) та одна в Польщі (Варшава). Відкриття послуги запису на тестування через Дію співпало з відкриттям у Варшаві спеціально обладнаного для тестування простору «MRS in POLAND». Сьогодні тут пройдуть тестування перші з 20 моряків, які записались через Адміністрацію судноплавства.

Тестування за допомогою міжнародної системи CES 6.0 є необхідною умовою для підтвердження кваліфікації моряка раз на 5 років та присвоєння звання командного складу, а для кадетів та випускників морських закладів – для отримання першого робочого диплому. Результати формуються автоматично, сертифікат видається моряку одразу після його закінчення. За таких умов повністю нівельований корупційний вплив на результат тестування.

Бета-тест інших послуг для моряків через портал Дія триває. Після фіналізації технічних процесів для всіх моряків буде доступний повний перелік послуг включно з отримання кваліфікаційних документів та подачі апеляції у разі відмови.

Електронні послуги для моряків є результатом реформи дипломування моряків, яка реалізується Мінвідновлення та Адміністрацією судноплавства разом з Дією, Міністерством цифрової трансформації України та за підтримки USAID / UK aid проекту TAPAS Project/Прозорість та підзвітність у держуправлінні та послугах.

Акваторію порту «Усть-Дунайськ» розширили заради запуску рейдової перевалки зерна

ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) реалізує заходи щодо облаштування рейдової перевалки зернових вантажів, яку буде організовно за рахунок розширення акваторії морського порту «Усть-Дунайськ». Про це повідомила прес-служба АМПУ.

Зараз фахівці підприємства займаються організаційно-розпорядчими заходами щодо запуску роботи рейдової ділянки», – зауважив голова АМПУ Юрій Литвин.

Минулого тижня Кабінет міністрів [ухвалив](#) рішення розширити межі акваторії морпорту «Усть-Дунайськ». Зокрема, було внесено зміни у додаток «Межі акваторії морського порту Усть-Дунайськ» до постанови Кабміну від 7 жовтня 2009 року № 1274 «Про межі

акваторії морського порту Усть-Дунайськ» з метою збільшення обсягів вантажопереробки морських портів Дунайського регіону у період воєнного стану. Доповнено на період воєнного стану та протягом трьох місяців з дня його припинення чи скасування новими географічними координатами місця розташування якірних стоянок біля гирла Бистре для організації рейдового перевантаження зернових вантажів з морських портів Усть-Дунайськ та Ізмаїл на судна типу «панамакс».

Морський порт «Усть-Дунайськ» розташований у південній частині Жебріянської бухти Чорного моря. До початку повномасштабного вторгнення в порт функціонували оператори ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ» та Філія «Усть-Дунайськ» ДП «АМПУ».

У січні 2023 року вперше в Україні було проведено аукціон з продажу портового активу – єдиного майнового комплексу ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ». Переможцем [стало](#) ТОВ «Еліксир Україна». Проте до цього часу акт приймання-передачі об'єкту переможцю торгів не підписано.

Фото: prozorro.sale

Чергова спроба продати ДП «Білгород-Дністровський МТП» виявилася невдалою

Приватизаційний аукціон із продажу єдиного майнового комплексу

(ЄМК) ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» (МТП), призначений на 7 серпня 2023 року, не відбувся через відсутність заявок учасників. Про це [свідчить](#) протокол про результати електронного аукціону, оприлюднений у системі «ProZorro.Продажі».

Прийом заявок на участь в аукціоні тривав з 13 липня по 6 серпня 2023 року. Початкова ціна активу становила 184,92 млн грн.

Таким чином, фактична п'ята спроба продати актив також виявилася невдалою.

Датою проведення повторного аукціону встановлено 15 серпня. Заявки на участь приймаються з 6 по 14 серпня 2023 року. Початкова ціна – 92,46 млн грн.

Як повідомляли «Порти України», повторний аукціон із продажу ЄМК ДП «Білгород-Дністровський МТП», призначений на 14 червня 2023 року, [було скасовано](#) через відсутність заявок. Це була фактична четверта спроба продати актив. Перед цією спробою призначений на 6 червня 2023 року аукціон за ціною 184,9 млн грн [не відбувся](#) через відсутність бажаючих придбати актив.

Перший приватизаційний аукціон, запланований на 3 березня 2023 року, [не відбувся](#) через відсутність заявок. Повторний аукціон, на якому ціна активу зросла до 220 млн грн із початкових 93,7 млн грн, відбувся 13 березня 2023 року, однак переможець [не оплатив](#) лот і втратив гарантійний внесок (18,7 млн грн перераховано у бюджет) та право брати участь у торгах за цей об'єкт.

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 порту також входять дев'ять суден, чотири тепловози, 18 порталних кранів, 47 транспортних засобів тощо.

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.

Наступного року планується розпочати будівництво мосту через Дністровський лиман

Наступного року на Одещині мають намір розпочати будівництво автомобільної дороги з мостовим переходом через Дністровський лиман. Про це йдеться у «Програмі соціально-економічного та культурного розвитку Одеської області на 2023 рік та основні напрями розвитку на 2024-2025 роки», яку обласна рада затвердила 4 серпня під час позачергової сесії, передає [«Юг.Today»](#).

У документі наголошується, що сьогодні стан дорожнього покриття та пропускна здатність причорноморських доріг у межах від гирла Дунаю до гирла Дніпра стають важливим елементом стримання в рамках стратегії національної безпеки.

У цьому контексті необхідно виділити вразливість транспортної логістики по переміщенню необхідних сил у зону між Дунаєм та Дністром. Стратегічним напрямком вирішення питання транспортного з'єднання цієї території з центром Одеської області є будівництво мосту через Дністровський лиман.

Крім того, введення в дію поромного комплексу «Орлівка – Ісакча» через Дунай в Ізмаїльському районі і зростаюча кількість транспорту, який користується цією переправою, дають можливість стверджувати, що міст через Дністровський лиман не тільки стратегічно важливий, але і економічно доцільний, оскільки скоротить дорогу транспортного потоку на південь Європи.

Після численних ракетних атак російською армією мосту в Затоці об'єкт наразі не підлягає відновленню», – зазначає видання.

Видання нагадало, що на початку листопада 2021 року представники керівництва Білгород-Дністровського морського торговельного порту, Асоціації архітекторів Одеси та Інституту міської регенерації та дизайну представили широкому загалу концепцію будівництва Аккерманського мосту, який дозволить вирішити найголовнішу транспортну проблему півдня Одеської області. Принципова відмінність цього рішення від інших варіантів мостового переходу – розташування на захід від акваторії Білгород-Дністровського порту.

Згідно з запропонованою концепцією, основні характеристики Аккерманського мосту виглядають так: мінімально можлива довжина – 4295 метрів; пропускна можливість – 40 тис. автомобілів на добу; висота мосту над рівнем води – 12,5 метра.

Одеський архітектор Володимир Халін заявив «Юг.Today», що найкоротший маршрут мосту дуже добре вписується в

інфраструктуру Аккермана, розташовану вище порту. Чому портовики зацікавилися цією концепцією мосту? Тому що інші проекти будівництва автомобільного мосту виходили до Шабо, тим самим перетинаючи акваторію порту. А таке розміщення передбачає будівництво мосту з високими прольотами завширшки понад 150 метрів та висотою понад тридцять шість метрів для проходження суден. Подібні конструкції значно збільшують вартість самого проєкту. А, наприклад, будівництво естакадного мосту, який пропонують автори нової концепції, обійдеться вшестеро дешевше, ніж будівництво мосту для проходження суден.

У 2021 році концепцію мосту через Дністровський лиман переглянули. Через «тіло» конструкції планували протягнути газову трубу або високовольтний електричний кабель. Але Халін віддає перевагу останньому варіанту поєднання мосту.

Тому реалізація цієї концепції дозволить пов'язати Аккерман з основними магістралями, що, у свою чергу, скоротить відстань до Одеси на 34 кілометри, минаючи розвідний міст у Затоці. Поїздка з Білгорода-Дністровського до Одеси під час запуску естакадного мосту займатиме не більше сорока хвилин. Це надасть можливість Білгороду-Дністровському увійти до складу Одеської агломерації. Аккерманці зможуть спокійно працювати в Одесі, не витрачаючи 2,5 години на проїзд електричкою в один кінець.

Як зазначило видання, для Одеської області реалізація проєкту з будівництва Аккерманського мосту дасть поштовх розвитку транспортної магістралі у напрямку Європи, підвищенню мобільності населення південних районів регіону. Адже, як показала практика і військовий стан, південь Одещини повинен мати альтернативні транспортні вузли, крім діючих мостів у Затоці і Маяках, що в будь-який момент можуть стати аварійними.

Фото: usionline.com

