

«Мати уявлення про необхідні ресурси для відновлення пошкодженої річкової інфраструктури і спрогнозувати терміни відновлення Херсонського порту буде можливо лише після деокупації. Попереду багато роботи». Інтерв'ю голови Адміністрації судноплавства Євгенія Ігнатенка

Що змінилося у роботі Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, як просувається реформування, чого вдалося досягти протягом останніх місяців? Такими були основні запитання «Портів України» до очільника відомства Євгенія Ігнатенка. Наприкінці минулого року новопризначений голова служби дав своє перше інтерв'ю на посаді нашому виданню, і тепер ми повернулися до розмови. Та нині сценарій бесіди перевернула надважка подія – російські окупанти підірвали греблю Каховської ГЕС, вчинивши колосальну техногенну екологічну катастрофу в регіоні Нижнього Дніпра. Цей воєнний злочин росіян матиме багаторічні наслідки, зокрема позначиться на майбутньому відновленні судноплавства на головній річці країни та портової інфраструктури Херсонщини. Крім того, говоримо про реформування сфери

дипломування моряків і зусилля, які доводиться докладати, аби здолати спротив противників впровадження прозорої роботи системи. Обговорюємо також процес оновлення самої служби, інші важливі напрями діяльності та реформування галузі.

– Яку роботу потрібно провести відомству, аби мати повне уявлення про масштаб і наслідки підриву росіянами Каховської ГЕС і впливу катастрофи на майбутнє відновлення судноплавства?

– Наразі можна сказати, що наслідки для судноплавства, і не тільки для нього, просто катастрофічні. Повноцінно оцінити масштаб цієї трагедії та мати уявлення про необхідні ресурси для відновлення пошкодженої інфраструктури можливо буде тільки після повної деокупації, як мінімум, Херсонської та Запорізької областей. Зараз там ведуться активні бойові дії, тому будь-які роботи проводити дуже складно.

У подальшому для відродження судноплавства необхідно буде провести розчищення та розмінування суднового ходу, прилеглих територій, портів та терміналів, відновити зруйновані гідротехнічні об'єкти, зокрема Каховський шлюз, відновити навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства, роботу річкової інформаційної служби тощо.

Фактично можна сказати, що навіть за умови проведення швидких контрнаступальних дій Збройних сил України та деокупації лівобережної частини Херсонської області, швидкого відновлення судноплавства в нижній частині Дніпра не очікується.

– Що очікує портову інфраструктуру Херсонщини?

– Тут, на жаль, прогнози також невтішні. Інфраструктуру портів та річкових терміналів, які розташовані уздовж гирла річки Дніпро нижче Каховського шлюзу, частково зруйновано та виведено з ладу. Дніпро є основною судноплавною артерією України, а Каховський шлюз був крайнім дніпровським шлюзом, що випускав судна в бік відкритого моря.

Херсонський морський порт унікальний, оскільки поєднує в собі

дві складові: річку і море. Також порт має цілорічну навігацію. Херсонський порт завжди славився завантаженням суден як біля причалу, так і на рейді. Вантажі, які йшли по Дніпру, транспортували транзитом через Херсонський порт в сторону глибокої води для довантаження суден Рапатах на рейді Очакова або Одеси. Частина вантажів заходила на рейд Херсонського порту для завантаження суден, що прямували до країн близького зарубіжжя, інша частина доставлялася безпосередньо до цього порту. Тому Херсонський морський порт і називають «воротами Дніпра». За попередні роки в період навігації по річці Дніпро щорічно транспортували до 12 млн тонн зернових і генеральних вантажів. Саме з Херсонського порту експорт щорічно сягав до 3 млн тонн. На жаль, зараз повноцінне відновлення порту можливе лише після деокупації лівобережної частини Херсонської області, тому спрогнозувати терміни на даний момент дуже складно. Попереду, як вже зазначив, багато роботи з розчищення та розмінування території.

У зоні затоплення знаходяться також багато інших інфраструктурних об'єктів. Крім того, у регіоні чимало яхт-клубів та місць базування маломірного флоту, які, на жаль, переважно так само зараз знаходяться під водою. В акваторію Херсонського порту також входить судноремонтне підприємство.

Зараз судна, які перебували нижче Запорізького шлюзу, передислоковують у місця відстою через цей шлюз, аби не допустити виникнення аварійних подій. Але і з цим дуже скоро може виникнути проблема, оскільки за умови подальшого падіння води нижче допустимого рівня в Запоріжжі неможливо буде проводити шлюзування. Небезпека в тому, що через падіння рівня води судна опиняються на мілині. До якого рівня буде падати вода в Запоріжжі наразі сказати дуже важко, адже існує безліч факторів, які на це впливають. Аби забезпечити швидку та безпечну передислокацію частини флоту ми налагодили оперативну взаємодію із судновласниками, військово-цивільною адміністрацією та ДП «Укрводшлях».

– Майже пів року минуло після вашого призначення головою Адміністрації судноплавства. Які завдання відомство вирішувало протягом цього періоду?

– Переді мною були поставлені чіткі завдання, зокрема налагодження прозорих механізмів в системі дипломування моряків, нагляду і контролю за безпекою судноплавства, надання якісних адміністративних послуг, а також відродження довіри до Адміністрації судноплавства як до державного органу. Ми маємо налагодити відносини з користувачами наших послуг як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, фактично відбудовувати їх з нуля. Нині ці напрями пріоритетні.

– Ми планували розпочати нашу бесіду темою реформи системи дипломування моряків, коли минулого тижня Київський окружний адміністративний суд своїм рішенням заблокував прозорий процес дипломування. Як прокоментуєте рішення суду? Ви очікували подібного повороту, враховуючи успіх реформи? Як судове рішення позначиться на функціонуванні сфери дипломування і які можуть бути перспективи справи? І головне – що плануєте робити у цій ситуації?

– Розпочавши дану реформу, ми були готові до спротиву тих, хто звик будувати корупційні «схеми» на моряках. Спроби зупинити зміни шляхом судових позовів це лише один із тих фронтів, на яких нам зараз доводиться боротись. На жаль, противники реформи вдаються до найбрудніших засобів, аби повернути старі схеми. Судові процеси не перешкоджають виконанню функцій дипломування моряків – увесь функціонал зараз залишається виключно у Адміністрації судноплавства.

Однак ухвалою судді Андрія Балаклицького Адміністрації судноплавства тимчасово заборонено здійснювати ряд повноважень, визначених урядовою постановою №1499. Проблема у тому, що один і той самий суддя своєю ухвалою заборонив здійснювати управління справами Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків (ІППДМ), а в подальшому заблокував процедуру дипломування, яку здійснювала Адміністрація

судноплавства.

Єдине, що ми плануємо робити – боротися за права моряків правовими засобами. Ми вже подали відповідну апеляційну скаргу, яка зареєстрована Шостим апеляційним адміністративним судом. Найближчим часом відбудеться засідання апеляційної інстанції, де буде ухвалено ключове рішення.

– У галузевій спільноті жартують, що подібні судові інциденти фактично підтверджують правильність і ефективність реформи. Отже, чого вдалося досягти у сфері дипломування моряків?

– Реформування системи дипломування виявилось найбільш затратним за зусиллями і часом. Воно розпочалося після набрання чинності постанови Кабміну від 30 грудня 2022 року № 1499. Щоб усунути корупційні ризики в процедурі дипломування Мінінфраструктури розробило проєкт Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння. Це Положення затверджено вищезназначеною постановою. Зараз єдиним законним способом підтвердити професійну компетентність та отримати кваліфікаційні документи є той, що встановлений цим Положенням. До цього присвоєння та підтвердження кваліфікації особам командного складу та суднової команди суден здійснювала Державна кваліфікаційна комісія, яка утворювалась ІППДМ.

Реалізація цієї постанови уряду – дуже круто і важко одночасно. Незважаючи на постійні перешкоди, з якими нам доводиться стикатись впродовж реалізації цієї постанови, нам вдалось налагодити роботу Державної кваліфікаційної комісії моряків в Києві та Одесі. За період роботи у складі Адміністрації судноплавства моряки отримали понад 2 тис. кваліфікаційних документів за оновленою прозорою процедурою.

Також у сфері відповідальності Адміністрації судноплавства – верифікація кваліфікаційних документів моряків. Для швидкої та зручної верифікації ми створили [сервіс онлайн-верифікації](#). За два місяці роботи сервісу отримано більше 27 тис. запитів від користувачів. Водночас ми зіткнулися з тим, що документи, які

були видані до набрання чинності постанови № 1499, в жахливому стані. Тому триває робота з їх оцифрування та приведення до належного стану.

Інший момент – послуги з дипломування онлайн. На сьогодні ми на фінальній стадії перед запуском продукту електронних послуг з дипломування для моряків. Це дозволить тим морякам, які перебувають за кордоном, отримувати послуги дистанційно і в законний спосіб на державному порталі послуг «Дія».

Повірте, вся команда Адміністрації судноплавства проводить щоденну роботу щодо того, аби моряки могли користуватись якісними та прозорими сервісами. Хочу зауважити, що реформам максимально сприяє команда віце-прем'єр-міністра з відновлення України – міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України Олександра Кубракова.

Загалом реформування системи дипломування найгарячіша тема як для нас, так і для моряків. У контексті повномасштабної війни ми бачимо, яку важливу роль для нашої держави відіграють порти та морська галузь в цілому. Саме українські моряки можуть не просто допомогти забезпечити стабільність нашої морської галузі та відновити експортні можливості після завершення війни. Вони також щорічно забезпечують значне надходження валюти в економіку України.

– Які труднощі обтяжують реформу системи дипломування? Відомо чимало випадків нестижовок у моряків, які підтверджують дипломи. Вочевидь, залишаються невирішені питання?

– Попри повномасштабне вторгнення процес дипломування моряків не зупинився, але знову проявилися старі корупційні схеми, появу яких неможливо пояснити причинами, пов'язаними з війною.

Ми проводимо курс на прозорий процес дипломування, що, звичайно, несе за собою відповідну реакцію з боку осіб, які роками були учасниками «схем» з видачі кваліфікаційних документів морякам. Саме ці особи різними способами намагаються зупинити зміни. Це виражається в несанкціонованому

втручанні в роботу єдиного Державного реєстру документів моряків, для надання незаконних «платних» послуг (який зараз не повинен функціонувати відповідно до законодавства); підробці кваліфікаційних документів моряків; фальсифікації результатів верифікації документів моряків; блокуванні реалізації урядової постанови №1499 через судові та правоохоронні органи. Наразі з метою оскарження процедури реформування дипломування колишніми членами ДКК подано 31 позовну заяву, найчастіше ці заяви стосуються визнання протиправною та нечинною постанови №1499.

Зараз ні посадові особи ІППДМ, ні Адміністрації судноплавства не мають впливу на роботу єдиного Державного реєстру документів моряків. Крім того, жодним нормативно-правовим актом не передбачена робота електронного кабінету моряка. Цей додаток знаходиться поза межами правового поля.

Зауважу також, що нині Адміністрація судноплавства встановлює непоодинокі випадки підробки кваліфікаційних документів моряків так званими «агентами» через третіх осіб. З приводу зазначених фактів ми неодноразово зверталися до правоохоронних органів з метою здійснення ними досудового розслідування за даними фактами. Ми подали більше 40 заяв про вчинення кримінальних правопорушень за ознаками частини 1 і 2 статті 358 Кримінального кодексу України, і лише чотири з них внесено до Єдиного державного реєстру досудових розслідувань. Більшість цих кримінальних проваджень зареєстровані в ЄРДР виключно після оскарження відмов або бездіяльності правоохоронних органів в судовому порядку. Зараз нам невідомо, в якому стані перебувають відповідні досудові розслідування. Також достеменно відомо, що відповідальних за «схеми в дипломуванні» не притягнуто до відповідальності – так звані «держателі реєстрів» продовжують продаж невалідних кваліфікаційних документів морякам, які через свою необізнаність витрачають чесно зароблені гроші на спонсорування такого «чорного бізнесу». І це величезні суми.

Через те, що сторонні особи мають несанкціонований доступ до

Реєстру документів моряків та вимагають хабар за верифікацію документів, а також фальсифікують результати тестування для отримання кваліфікаційних документів моряків, Міжнародна морська організація може рекомендувати обмежити роботу українських моряків або навіть анулювати видані в Україні дипломи. Я неодноразово звертався до моряків та закликав користуватися виключно державними сервісами. І принагідно зроблю це зараз.

– Ви провели кадрове оновлення Адміністрації судноплавства. Як проходило перезавантаження команди? Цей процес вже завершився?

– Ми максимально оновили команду відомства. Вважаю, що при зміні керівництва така практика цілком прийнятна. Підбираємо людей, які розділяють наші цінності: наполегливість, працелюбність, відкритість, прагнення рухатися вперед, звісно, нульова толерантність до корупції. Мені імпонують люди, віддані своїй справі.

Керівників структурних підрозділів і некерівних працівників змінювали на всіх напрямках діяльності. Під час вибору нових керівників підрозділів пріоритетно враховували професійні якості та досвід. Зауважу, що деякі попередні керівники залишилися на своїх місцях.

Ми налагодили щоденний робочий процес, який не потребує мого безпосереднього втручання. Крім, звісно, ухвалення стратегічно важливих рішень. Зараз мене оточує багато однодумців, готових разом творити зміни. Коли ухвалюються стратегічні рішення, поруч мають бути люди, які задають правильний рух усій команді.

Кадрові зміни ще будуть – зараз аналізуємо виконання поставлених цілей та завдань, згодом буду приймати відповідні кадрові рішення.

– Що встигли зробити у сфері надання адміністративних послуг?

– Ми маємо плани реформувати сферу надання адміністративних

послуг, що передбачає переформатування діяльності державного органу.

Нині вже вдалось реформувати систему підтвердження кваліфікації судноводіїв малих/маломірних суден і водних мотоциклів, а також видачі міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном. У зв'язку з нормативними змінами розпочалась нова процедура. У наших клієнтів є можливість як обміняти документи, так і отримати нові відповідно до нової процедури. Ми створили сервіс онлайн-реєстрації на іспити для отримання міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном. Перші іспити за допомогою системи комп'ютерного тестування вже успішно проведені.

Крім того, ми напрацювали низку змін – найближчим часом представимо пропозиції галузевій спільноті. Моя мета – цифровізувати процеси і нівелювати корупційні ризики.

– Призначення нового керівництва Регістра судноплавства України означає перезавантаження його діяльності?

– Ми маємо внести ґрунтовні зміни у діяльність Регістра судноплавства. Це і кваліфіковані кадри, і якісні послуги, і міжнародні стандарти роботи. Уся діяльність цієї структури має бути на високому рівні. Саме такі зміни прагнемо втілити, саме цим викликане також і кадрове оновлення, яке зараз відбувається.

– Нині частково відновилася навігація на Дніпрі, надзвичайно висока судноплавна активність на Дунаї. Які труднощі доводиться вирішувати відомству у цьому напрямі діяльності?

– Зараз повноцінна навігація здійснюється на річці Дунай, яка стала важливою водною артерією перевезення вантажів морським та внутрішнім водним транспортом. При цьому на інших внутрішніх водних шляхах судноплавство обмежене, в тому числі – на річці Дніпро.

Так, звичайно, певні труднощі існують. До Адміністрації надходять численні звернення фізичних та юридичних осіб щодо необхідності відновлення судноплавства на річці Дніпро та водосховищах. Відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» навігаційний період є цілорічним. І фактично на цей час заборон нашого відомства щодо навігації на Дніпрі не встановлено. Проте у зв'язку з воєнним станом заборони (обмеження) виходу суден на водні об'єкти встановлені обласними військовими адміністраціями.

Крім того, на річці Дніпро зараз не функціонує Річкова інформаційна служба України, а також відсутні необхідні для безпеки судноплавства засоби навігаційного обладнання.

Отже, нині по річці Дніпро виконуються лише поодинокі місцеві рейси, виключно з дозволу відповідних військових адміністрацій.

Стосовно Дунаю зауважу, що висока інтенсивність руху суден призводить до виникнення аварійних та надзвичайних подій. Тому ми вважаємо, що в зазначеному регіоні повинні бути посилені заходи контролю щодо додержання суб'єктами господарювання вимог чинного законодавства з безпеки судноплавства та експлуатації гідротехнічних споруд.

– Верховна Рада прийняла за основу проєкт змін до закону «Про внутрішній водний транспорт» щодо судноплавства під час воєнного або надзвичайного стану. Наскільки потрібен цей документ? Здається, бізнес розуміє ситуацію, навігація на Дніпрі заблокована..

– Не можу оцінювати акти Верховної Ради, і загалом відповідне рішення ще не ухвалене у встановленому законодавством порядку. Зі свого боку ми добре розуміємо, що відбулася низка змін після запровадження воєнного стану. І бізнес теж пристосовується до роботи за таких умов.

– Коли буде можливо відновити судноплавство на Південному Бузі?

– На річці Південний Буг до війни працювала компанія «Нібулон», яка баржами перевозила зерно зі своїх терміналів вниз до порту Миколаїв, де його перевантажували на великі судна та відправляли по всьому світу.

Наразі Миколаївський морський порт офіційно закритий і не функціонує як транспортний хаб, тому здійснювати будь-які перевезення цією річкою недоцільно. До цього питання ми обов'язково повернемося тоді, коли буде можливо, а нині маємо відповідні плани та напрацювання стосовно відновлення судноплавства на річці.

– Чи проводиться робота щодо планування повоєнного відновлення судноплавства на Дніпрі?

– Першочерговою умовою відновлення судноплавства на Дніпрі є гарантування безпечного проходу суден. Адміністрація судноплавства розпочала відповідну роботу у цьому напрямі, зокрема створена спеціальна робоча група. Поки не буду розкривати деталі.

– Як реалізується міжнародний напрям діяльності Адміністрації судноплавства, враховуючи фактор російської військової агресії проти України?

– Робимо все можливе заради належного представництва інтересів України на міжнародній арені, в тому числі – реагуючи на російську збройну агресію. Зокрема, виносимо на розгляд документи щодо фактів протиправної діяльності РФ в акваторіях Чорного та Азовського морів, Керченської протоки. Нам надзвичайно важлива підтримка, яку надає міжнародна спільнота у цей важкий період.

– Які зміни далі планує впроваджувати відомство?

– Ми реалізуємо короткострокові та довгострокові завдання. Реформування потребує часу, адже майже кожна реформа проходить обов'язкові процедури, визначені законодавством.

Ми продовжимо пріоритетно впроваджувати урядову постанову № 1499 та задекларовані зміни у системі дипломуванні моряків. Зокрема, плануємо якнайшвидший запуск зручного для моряків сервісу подачі документів засобами порталу «Дія».

Потребує реформи напрям інспекції суден. Ми розробили поетапний план дій стосовно налагодження прозорих процедур у цій сфері, поступово переходимо до його реалізації. Залучаємо сюди фахових співробітників. Для повноцінної реалізації задуманого нам потрібна підтримка морських агентів та портових операторів.

Загалом плануємо реформувати сферу надання адміністративних послуг через цифровізацію процесів. Поступово будемо переводити наші послуги та реєстри в онлайн. Ми напрацьовували низку змін, найближчим часом представимо пропозиції галузевій спільноті. Моя мета – цифровізувати адміністративні послуги і, таким чином, нівелювати корупційні ризики.

Крім того, треба змінювати застарілі нормативно-правові акти, адже без цього неможливо рухатись вперед. У цьому напрямі вже маємо значну кількість напрацювань. Вносимо пропозиції, орієнтуємось на міжнародні стандарти у морській сфері.

Міжнародна діяльність Адміністрації судноплавства: основні напрями

Співпраця з Міжнародною морською організацією (ІМО):

- Внесено зміни до рекомендованих шляхів та системи розподілу руху суден «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та «Південний». Зміни схвалено Комітетом з безпеки на морі у листопаді 2022 року, та відповідно до циркулярного листа від 28 листопада 2022 року. Зазначені зміни набули чинності з 1 червня 2023 року. Метою змін є встановлення границь СРР в межах існуючої схеми руху суден, спрощення руху суден системою, підвищення рівня безпеки, усунення невідповідностей між СРР, діючою на національному рівні, і СРР, прийнятою ІМО 22.04.1981

(COLREG.2/Circ.14), та актуалізація таких даних як назва СРР, нумерація і назви частин СРР, використовувані морські навігаційні карти та система координат. Таким чином, зміни до СРР виправляють застарілу, неактуальну інформацію про діючу систему установа шляхів у регіоні, прийняту Комітетом з безпеки на морі ІМО 22.04.1981, а також дозволяють модернізувати СРР, встановивши її границі в межах існуючих потоків руху суден, а також дозволяють спростити навігацію системою оскільки буде зменшено кількість змін курсу судном, яке прямує системою, що у свою чергу підвищить безпеку мореплавства та захист навколишнього середовища.

- Українська сторона звернулася до ІМО стосовно продовження терміну дії кваліфікаційних та інших документів моряків до 31 грудня 2023 року. Циркулярним листом ІМО від 21 квітня 2023 року No.4232/Add.19 міжнародну спільноту поінформовано про продовження дії кваліфікаційних документів моряків України до 31 грудня 2023 року.
- Крім того, міжнародна спільнота була поінформована стосовно впровадження в Україні онлайн-системи верифікації кваліфікаційних документів моряків.

Співпраця з Європейським агентством з морської безпеки (EMSA):

- Адміністрація судноплавства співпрацює з EMSA у межах проекту технічної допомоги BCSEA II “Зміцнення екологічної стійкості та морської безпеки для прибережних держав Чорного та Каспійського морів”, що має на меті покращити морську безпеку та захист, а також запобігти забрудненню морського середовища в регіоні Чорного та Каспійського морів.
- У співпраці з EMSA впроваджується система управління якістю з метою забезпечення якісного виконання функцій Держави прапора та Держави порту. У першу чергу планується розробка системи управління якістю, що стосується діяльності Держави прапора, а на другому

етапі почнеться робота над впровадженням системи управління якістю для виконання функцій Держави порту та прибережної Держави.

- Планується проведення онлайн-тренінгу з питань майбутньої імплементації Конвенції FAL, яка спрямована на полегшення морського судноплавства шляхом забезпечення однаковості формальностей і процедур для її держав-учасниць щодо іноземних суден, а також розробки концепції Єдиного морського вікна.
- Крім цього, триває співпраця з EMSA стосовно використання системи моніторингу Satellite AIS (S-AIS) та сервісу CleanSeaNet, адже необхідно володіти інформацією для моніторингу руху суден в акваторії Чорного та Азовського морів.

Укладання міжнародних міжвідомчих угод:

- На сьогодні Україною укладені Меморандуми про визнання дипломів/свідоцтв фахівця моряків з 51 країною.
- Станом на червень 2023 року Адміністрацією судноплавства ведеться робота щодо укладення 29 Меморандумів про взаєморозуміння про взаємне визнання дипломів/свідоцтв фахівця моряків з Південною Кореєю, Брунеєм, Даруссаламом, Сент-Кітсом і Невісом, Бахрейном, Південно-Африканською Республікою, Іспанією, Португалією, Індією, Молдовою, Японією, Шрі-Ланкою, Саудівською Аравією, Латвією, Естонією, Румунією, Німеччиною, Малайзією, Таїландом, Індонезією, островами Кука, Кірибаті, Вануату, Маршалловими островами, Фіджі, Кіпром, Кувейтом, Оманом, Китаєм, Австралією.
- Важливим етапом є подальше обмеження права РФ впливати на порядок денний морської світової галузі. Делегація Адміністрації судноплавства взяла участь у 23-му засіданні Комітету Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні і виступила з позицією щодо розгляду питання зміни адміністратора Чорноморської інформаційної системи, ким

наразі є РФ. Важливість зміни полягає у тому, що ця система надає державі-агресору доступ до інформації про судна, яку може бути використано у провокаційно-терористичних діях щодо цивільних суден.

- У березні 2022 року Україна взяла участь у 12-й позачерговій сесії Дунайської Комісії, де було прийнято Постанову щодо усунення представників російської федерації від участі у всіх засіданнях Дунайської Комісії та її робочих органів до відновлення миру, суверенітету та територіальної цілісності України.
- Крім того, продовжується робота Адміністрації судноплавства щодо співпраці у межах Дунайської Комісії щодо прохання до Договірних держав звернутися до Комітету з підготовки перегляду Белградської Конвенції (PrerCom) з проханням перевірити, чи може РФ як держава без берега Дунаю і в майбутньому бути Договірною державою Белградської Конвенції.
- У 2023 році здійснено навчальний візит представників Адміністрації судноплавства та казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба» до Італії з метою вивчення досвіду країн-членів ЄС в галузі пошуку та рятування, де було обговорено в експертному середовищі переваги та недоліки досвіду виконання функцій із забезпечення безпеки мореплавства під час провадження удосконаленої організаційно-правової моделі реагування на надзвичайні події в територіальному морі та внутрішніх морських водах України.

Голова Адміністрації судноплавства Євгеній Ігнатенко. Фото надано відомством

Будівництво нової баржі УДП затримується через зайнятий для іншого проєкту сліп

Кілійський суднобудівно-судноремонтний завод (КСБСРЗ), який є структурним підрозділом ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП), розпочав основний етап будівництва несамохідних барж типу SLG із використанням конструкцій суден-

донорів. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Нова баржа створюється шляхом конверсії – стикування двох ліхтерів через вставку, що вирізається із третього ліхтера. Останні декілька місяців тривав підготовчий етап, який включав оцінку стану суден-донорів, що перебували у відстої, доставку відібраних донорів на завод, підняття на сліп (наразі на заводі знаходяться 7 підготовлених до конверсії ліхтерів), дефектацію під наглядом Регістру, ремонт корпусів суден із заміною металу та ремонт палубних механізмів і горловин.

Тепер починається основний етап будівництва: відрізка ахтерпиків – кормових частин суден-донорів, стикування та випробування відсіків, фарбування корпусу, виготовлення та встановлення люкових закриттів баржі-секції, переобладнання системи осушення, пожежогасіння, прокладання кабельтраси, переобладнання носової частини корпусу. Після чого залишиться отримати документи Регістру на клас”, – написав Москаленко у Facebook.

Проте, зазначив він, темпи будівництва стримує обмежена потужність сліпу, який вже давно потребує модернізації.

Вирішити проблему можна, прибравши зі сліпу недобудовані корпуси двох морських суден, які іржавіють на сліпі понад півтора десятиріччя. Корпус головного судна «Капитан Столбовский» займає 30% спільної площі сліпу і заважає нормальній роботі заводу. Але самостійно вирішити долю «Капитана Столбовского» керівництво УДП не має права. Судна будувалися за урядовою програмою та не є власністю пароплавства”, – пояснив Москаленко.

За його словами, з минулого року УДП направило до уряду не одне звернення з проханням прибрати застарілі судна. Керівник пароплавства висловив сподівання, що рішення нарешті буде ухвалене, і завод зможе запрацювати на повну потужність.

У лютому Кілійський СБСРЗ [розпочав](#) виконувати капітальні

ремонти суден з повним фарбуванням корпусу.

Раніше стало відомо, що УДП планує приєднати ХОСП «База технічного обслуговування флоту» (БТОФ) до КСБСРЗ і [створити](#) єдиний судноремонтний підрозділ.

КСБСРЗ спеціалізується на будівництві корпусів суден та судноремонті будь-якої складності. Підприємство будує річкові судна та судна типу «річка-море» (баржі, танкери, самохідні землевивізні шаланди, ліхтери, хімовози, контейнеровози, яхти), ремонтує річкові та морські буксири, несамохідні та самохідні суховантажні та наливні судна. За роки незалежності України завод збудував понад 150 корпусів суден, понад 60 барж типу SL, SLG, EVRO – TAF, FNG, RTS, відремонтував понад 1400 одиниць флоту.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю. Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами. Основу вантажів у 2022 році складають зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

Компанія у 2022 році [збільшила](#) перевезення вантажів до 1,5 млн тонн.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» [одержало](#) понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.

х терміналів чи відвантаження, то такого прямого впливу немає”, – зазначив Висоцький.

Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крук прийняв участь у засіданні Антикризового штабу

8 червня 2023 року Президент Асоціації Ю.Б.Крук. прийняв участь у засіданні Антикризового штабу стійкості економіки в умовах воєнного стану.

Засідання відбулось в online-режимі (Zoom) за участі представників Верховної Ради України, Уряду, НБУ, структурованих об'єднань бізнесу, організацій промисловців, підприємців, роботодавців.

Основне питання порядку денного – ресурсне забезпечення економічного відновлення: удосконалення грошово-кредитної, монетарної політики, забезпечення доступу бізнесу до кредитування в умовах фізичних втрат засобів виробництва та виснаження власних резервів внаслідок російської агресії.

Антикризовий штаб за результатами обговорень спрямує звернення до Офісу президента, в уряд, Верховну Раду та Нацбанк. Ділова і експертна спільнота вимагає проведення засідань Вищої експертної ради, Ради НБУ із залученням представників уряду, бізнесу, парламенту. На них потрібно обговорити модернізацію засад грошово-кредитної політики, яку наразі провадить регулятор, з метою забезпечення стійкості національної економіки та зменшення критичної її залежності від обсягів зовнішнього фінансування.

"Зернова ініціатива" працює менше ніж на 20% пропускної спроможності з вини РФ - заступник міністра інфраструктури

“Зернова ініціатива” працює вже менше ніж на 20% своєї нормальної пропускної спроможності через позицію РФ у Спільному координаційному центрі, і ситуація погіршується щодня, повідомив заступник міністра інфраструктури Юрій Васьков у коментарі агентству “Інтерфакс-Україна” в четвер.

“У нас із 1 травня до сьогодні інспекцію на вхід пройшли лише 43 судна. Відповідно в середньому з 1 травня Російська Федерація пропускає на інспекції трохи більше ніж одне судно на добу. В очікуванні наразі 54 судна, деякі з них очікують інспекції понад три місяці. Порт “Південний” не працює повністю. Якщо говорити в цифрах, то ініціатива вже зараз працює менш ніж на 20% своєї нормальної пропускної спроможності. І з кожним днем ситуація погіршується, виключно через позицію Росії у Спільному координаційному центрі”, – сказав Васьков.

Заступник міністра зазначив, що ООН і Туреччину поінформовано

про ситуацію, і переговори ведуть через них. “Переговори ведуть через ООН і Туреччину. Вони знають про ситуацію. Щодня ми спілкуємося. Наразі ми не маємо інформації про те, що ситуація може покращитися”, – сказав Васьков.

Відповідаючи на запитання щодо перспектив транзиту російського аміаку в обмін на гарантії нормальної роботи угоди про безпечний експорт зерна, він нагадав, що аміакопровід наразі непрацездатний. “Аміакопровід за останні три доби було двічі пошкоджено обстрілами з боку РФ. Наразі він непрацездатний. Сказати, в який термін його може бути відремонтовано, зможуть лише відповідні фахівці, коли отримають доступ і це буде безпечно”, – сказав Васьков.

Чорноморську зернову ініціативу уклали в Стамбулі 22 липня 2022 року за участю ООН, України, Туреччини та Росії. Її суть у створенні коридору для вивезення зерна з трьох українських портів – “Чорноморська”, “Одеси” і “Південного” – в умовах війни Росії проти України. Ініціативу було укладено на 120 днів, її продовжували двічі, востаннє 18 березня. Однак якщо Україна заявляла, що її було продовжено на 120 днів, то Росія стверджувала, що лише на 60 – до 18 травня, і наполягала на розблокуванні роботи аміакопроводу Тольятті-Одеса та знятті всіх санкцій під час торгівлі російською агропродукцією та добривами.

Президент Туреччини 17 травня заявив, що “зернова ініціатива” продовжить роботу ще два місяці, що пізніше підтвердив Генсек ООН Антоніу Гуттереш. Однак глава ООН заявив, що невирішені питання ще залишаються.

У порту “Південний” працює Одеський припортовий завод, який перевалює аміак з аміакопроводу Тольятті-Одеса.

Дмитро Москаленко, генеральний директор ПрАТ «УДП» : Чому інвестори зацікавились УДП.

Останнім часом пароплавство на постійному контакті з міжнародними інвесторами. Тривають консультації, обмін інформацією. Нас запрошують на важливі міжнародні зустрічі, присвячені темі інвестування у відновлення України та повоєнної розбудови країни.

Інтерес до УДП не пов'язаний лише з бурхливим розвитком дунайської логістики, яка сьогодні стала другим за значенням каналом експорту агропродукції з України. Все значно глибше.

Інституційні інвестори завжди оцінюють довгострокову перспективу. Тому, обговорюючи з партнерами розвиток УДП, ми завжди виходимо з того, що чорноморські порти України врешті-решт відновлять повноцінну роботу. Отже, частина вантажів повернеться на традиційні маршрути.

Проте інвестиційна привабливість УДП якраз і полягає у тому, що стабільність роботи компанії давно не забезпечується лише валом агропродукції, що заповонила Придунав'я.

За рік ми створили модель, яка здатна успішно працювати навіть за умов сезонного просідання фрахтових ставок та потоку вантажів. Для прибуткової роботи УДП зараз цілком вистачило б і довоєнного дунайського ринку перевезень.

Чому? Тому що фактично неконкурентне радянське підприємство перетворилося на сучасний бізнес з акціонером в особі держави.

Нова модель УДП має три складових:

- максимальна ефективність та скоординованість виробничих процесів;
- висока мотивація персоналу;
- комплексна і одночасно гнучка економічна політика.

Перша складова стосується виробництва. За рік ми провели дуже кропітку роботу щодо вдосконалення всіх ланок, починаючи від, завалося би, найменших дрібничок.

Наприклад, традиційно екіпажі суден самі замовляли запчастини для ремонтів та зберігали їх. Це нібито було зручно – все під рукою. Насправді певна частина замовлених запчастин не використовувалася. Заміни виявлялися фікцією. Система була дуже непрозора.

Ми повністю її змінили. Створили централізовану систему постачання, зберігання, вхідного контролю якості запчастин. Майже одразу вдалося оптимізувати витрати.

Аналогічним чином проаналізували та вдосконалили велику кількість інших виробничих процесів.

Заявки на ремонт та акт виконаних робіт – виключно через фотофіксацію. Запровадили сучасну систему онлайн-моніторингу руху суден. Відслідковуємо будь-які відхилення від рейсового завдання. Процес бункерування жорстко контролюється і фіксується на всіх етапах. У процесі ремонту фарбуємо судна не частково, а повністю. Це значно зменшує витрати на ремонти у перспективі. Ремонтуємо кришки барж самі, а не віддаємо стороннім підрядникам.

Продовжувати перелік таких «дрібничок» можу ще дуже довго. Кожна вдосконалена ланка загального виробничого ланцюга – маленький внесок у зменшення собівартості. Там відсоток, там

ще два відсотки, а у підсумку рейс, який на початку 2022 року завдавав УДП лише збитки, сьогодні, за аналогічних умов, забезпечує досить високу рентабельність.

Закупки стали максимально прозорими – це також мільйони економії кожного місяця.

Друга складова моделі. Ми змінили систему мотивації. Перекрили всі сірі схеми (фіктивні ремонти, обладки з паливом, необліковані операції), проте дали можливість значно більше заробляти «вбілу».

Екіпажі зацікавлені швидше виконати рейсове завдання. Це принципово змінило ставлення людей до роботи. Вперше за багато років в компанію почали приходити молоді талановиті фахівці. Нова команда працює на результат. А не імітує процес, як це було раніше, коли за великими обсягами перевезень приховували хронічну збитковість підприємства.

Третя складова – економічна модель. До річкового флоту додалася перевалка та морський флот, який УДП повертає в управління та відновлює. Напряму перевалки у перспективі буде суттєво посилюватися. Ми вже переконались у тому, що власний флот підсилює переваги перевалки, і навпаки. Так працюють наші європейські колеги – УДП адаптує цей досвід.

Завдяки новій моделі УДП перетворився на бізнес, здатний адаптуватися до будь-яких умов на ринку. Бізнес, який по багатьох напрямках (система моніторингу, контроль витрат палива тощо) обійшов колег з Румунії, Угорщини та інших країн.

Єдине дійсно слабе місце – немодернізована тяга. Старі двигуни мають високу витрату палива. І це гальмує розвиток. Наприклад, «з'їдає» рентабельність рейсів на Верхній Дунай до металургійних підприємств Австрії.

Саме тому модернізація самохідного флоту є ключовим аспектом у перемовинах з інвесторами. Всі технічні рішення знайдені, підготовка до модернізації вже триває. Першу пілотну партію

суден УДП модернізує за власні кошти. Але модернізація всього флоту – це досить великий проєкт, тому компанії потрібна допомога інвесторів.

Сподіваюся, найближчим часом нам вдасться досягти прогресу у цьому питанні та вийти на конкретні домовленості з партнерами.

Ренійський порт оновив рекорд місячної перевалки вантажів

Ренійський морський порт у травні 2023 року обробив 1 млн тонн вантажів, встановивши абсолютний рекорд вантажоперевалки за місяць. Про це повідомила прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

За оперативними даними морський порт Рені за травень місяць 2023 року перевантажив 1 млн тонн вантажів. Це рекордний показник за всю історію існування порту”, – вказала прес-служба.

Своїх історичних рекордів досягли і портові оператори. Так, ДП «Ренійський морський торговельний порт» обробило близько 350 тис. тонн, ТОВ «СК Акорд» більше 100 тис. тонн.

За номенклатурою вантажів на першому місці хлібні вантажі, на другому – продовольча олія.

У травні Ренійський порт опрацював 391 судно, з яких 134

морських і 257 річкових.

Таких результатів вдалося досягти у тому числі завдяки злагодженим діям державних та приватних структур, розширенню номенклатури вантажів, а також впровадженням операційним покращенням – розпочато експлуатацію нових морських терміналів, опрацьовано нові технології перевантаження з використанням плавкранів, мобільних перевантажувачів, ліхтерів, побудовано нові тимчасові склади, обладнано ваги, лабораторії тощо”, – наголосив голова ДП «АМПУ» Юрій Литвин.

Ренійський морський порт розташований на лівому березі річки Дунай за 63 милі від гирла річки. Проектна потужність – 7,7 млн тонн. Кількість вантажних причалів – 33, довжина вантажного причального фронту – 3,96 кілометра. У порту працюють ДП «Ренійський морський торговельний порт», ТОВ «РеніЛіс», ТОВ «Рені-Термінал», ТОВ «Агро-Рені», ТДВ «Ренійський елеватор», ТОВ «Рені-Лайн», ТОВ «Укрчем», ПП «Ларус Шиппінг» та інші портові оператори.

У 2022 році Ренійський порт [збільшив](#) перевалку вантажів порівняно з 2021 роком у 6,5 разу – до 6,8 млн тонн.
