

РОЗВИТОК ОРЛІВКИ ЯК ПОРТУ: НОВІ ВОРОТА ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

Із закриттям контейнерних терміналів та портів в акваторії Чорного моря Дунай став порятунком для багатьох перевізників. Журнал «Судноплавство» взяв інтерв'ю у засновника та ініціатора створення «Поромного комплексу Орлівка» Юрія Дімчогло. Де він розповів про досягнення у розширенні потужностей Орлівки та планах на майбутнє порту.

Хто став ініціатором створення переправи і які були передумови для цього?

У минулому я був Депутатом Одеської обласної ради VI і VII скликань і сам я родом із Бессарабського краю. Починаючи з 2012 року в мене постало питання: чому Україна на 187 км загального кордону з Румунією не має жодного пункту пропуску, чому всі вантажі їдуть транзитом через Молдову? І коли я особисто їздив до Румунії та Болгарії помічав які були додаткові витрати як для громадян, господарських суб'єктів, так і для транспортних перевізників.

Керуючись Європейськими стандартами кожні 50 км повинен бути один пункт пропуску. Після революції гідності у 2014 році країна остаточно стала на рейси Європейської інтеграції. І всі остаточно зрозуміли, що нам потрібна в цьому місці переправа з ЄС «Орлівка-Ісакча». Терміни введення в експлуатацію переправи неодноразово переносилися, здебільшого через бюрократичні перепони з боку Румунії.

І я разом зі своїми друзями, також бессарабами, об'єднав свої сили для створення цього проєкту. З Олегом Сулаковим, який

володіє «ТІГОС» – велика аграрна компанія, та Володимиром Масленковим – виноробом, торгова марка «Болград».

Ми підписали меморандум з Обласною державною адміністрацією, зробили техніко-економічне обґрунтування, де показали скільки автомобілів та фур їде транзитом через два найближчих до Орлівки пункти пропуску – Рені та Болград, скільки грошей залишають там транспортні компанії.

В чому переваги у використанні переправи перевізниками?

Переправа допомагає всім: легковим та вантажним перевезенням. Економить час, не треба стояти в чергах і не треба доплачувати зайві кілометри на шляху до Південної Європи. Транзит через Молдову змушував перевізників збільшувати відстань на 150-170 км і платити додатково за віньєтку

Після закриття портів з повномасштабною війною контейнерні термінали Великої Одеси не працюють. Найближчий привабливий контейнерний порт знаходиться в Констанції (Румунії), а це 145 км від Орлівки.

80 відсотків вантажних автомобілів, що користуються переправою Орлівка-Ісакча – це контейнеровози. Сьогодні фактично порт Констанца є українським контейнерним терміналом. Автомобіль вантажиться в інших містах і їде одразу через Орлівку до Констанції, ми не бачимо зараз необхідності будувати контейнерний склад.

Який курс розвитку ви взяли для Орлівки? У розширенні перевезень яких видів вантажів ви зацікавлені?

3 грудня 2022 року ми запустили два причали і щомісяця збільшуємо обсяги перевалки зернових та генеральних вантажів. Отримали від Адміністрації морських портів України статус річкового порту. Ми починали з 12 тис. тонн на місяць і зараз,

приблизно через 6 місяців, ми відвантажуюмо майже 60 тис. тонн на місяць.

І в планах далі ми також збільшуватимемо кількість причалів. Наразі ми оформляємо документи на будівництво ще двох причалів. Якщо залишатиметься така сама ситуація з морськими портами, то до кінця літа ми можемо вийти на 100 тис. тонн на місяць.

Також готуємося до обробки олійних. Бажаємо придбати помпи для прямого перевантаження масла з автоцистерн на судна. І робимо орієнтир на генеральні вантажі: добрива, сіль, метали тощо. Їхня частка зараз замала, грубо кажучи, вона складає 1/3 частину.

Дуже актуальними будуть пасажирські автомобільні перевезення по завершенню війни. Так як дуже багато біженців зараз перебувають у румунських містах і їм зручно переїжджати, перевозити речі.

Хто є основними покупцями вантажів, які ви обробляєте?

Нашими основними покупцями зернових є світові трейдери, які розташовані у Констанції. Ми навантажуюмо в баржі, невеликі судна, і в Констанції це вже перевантажується на судна близько 60 тис. тонн.

І також майже більш ніж половина продукції йде безпосередньо турецьким споживачам: компаніям, які є виробниками борошна, комбікормів тощо. Для них ми навантажуюмо у більше великі судна – від 5 до 8 тис. тонн, які максимально можуть заходити на Дунай.

Коли закінчиться війна та почнуть повноцінно функціонувати морські порти України, ціни на перевалку звісно впадуть і зменшаться обсяги, дещо зміниться ринок, але ми сподіваємося, що залишаться клієнти, яким сподобалося працювати на Дунаї.

Хто є основними інвесторами Орлівка-Ісакча, яка його

окупність. І який інтерес є з боку міжнародних компаній у його розширенні?

Інвестори – це ми самі. Все що заробляємо зараз – інвестуємо назад у поромну переправу та порт Орлівка. У такому темпі окупності, як зараз, нам потрібно буде кілька років на повернення інвестицій. Наразі приблизно 30 відсотків вже повернулися.

Ми також працюємо з Укргазбанком, він нас кредитує, коли потрібна фінансова допомога. І ніяких проблем з цим не виникає. З іншого боку переправи у нас потужний партнер – це одна з найбільших судноплавних компаній Румунії – NAVROM.

Яка техніка використовується для перевантаження вантажів?

Щодо зернової перевалки ми працюємо з українським «Заводом Кобзаренка». Для нас було збудовано 4 міні-навантажувача, що допомагають перевантажувати в середньому 80 тонн на годину. А під генеральні вантажі ми орендували два крани Fuchs MHL 380. Вони дозволяють тритисячному судну навантажуватися за 2-3 дні. Ми придбали підйомники, навантажувачі з вильотом стріли до 22 метрів.

Розмову вела Сівкова Тетяна

YURIY DIMCHOGLU

Founder of Ferry Complex Orlivka LTD





default



ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО МОРСЬКОГО СПІВТОВАРИСТВА

24 травня 2023 року в.о. генерального директора Класифікаційного товариства «Регістр судноплавства України» (Регістр) Сергій Гурський взяв участь у заході Європейські морські дні в Україні. Співорганізаторами виступили: Team of Europe Mykolaiv та Громадська спілка «Морський Кластер України» (ГС «МКУ»).

Тема цьогорічного саміту: «Стратегічні пріоритети економічного

відновлення» передбачала обговорення потреб підтримки морської галузі, її поточної діяльності та запуск нових проєктів, що дозволять зберегти економіку, робочі місця та інтегруватися в морську спільноту Європи.

Пан Гурський зазначив, що сьогодні надважливо показати іноземним партнерам нашу незламність і згуртованість, нашу роботу над планом післявоєнної розбудови країни та зокрема нашої галузі.

Також у цей день пройшли загальні збори ГС «Морський кластер України», де за результатом голосування в.о. генерального директора Регістра Гурського С.В. було обрано членом Наглядової ради.

«Це, звісно, дуже відповідально, але водночас стимулює й додає сил для подальшої праці на розвиток всього морегосподарського комплексу», – зауважив пан Сергій.

**Асоціація портів України
«Укрпорт» про звернення до до
Прем'єр-міністра України
Шмигала Д.А. з прохання
морської громадськості щодо
підтримки підприємств
портової діяльності України**

На додаток до інформації Асоціації «Укрпорт» про нараду,

проведену спільно з Експертно-технічним центром «Діалаб» з питань кранових перевантажувальних комплексів з керованим експлуатаційним ресурсом, представлену на нашому сайті, сторінках у Фейсбуці, Телеграмі та прийнятим за результатами наради документом «Підсумки робочої наради з питання кранових перевантажувальних комплексів з керованим експлуатаційним ресурсом в Асоціації портів України – «Укрпорт» повідомляємо, що Асоціація портів України «Укрпорт» звернулася з цього питання до Прем'єр-міністра України Шмигала Д.А.

У зверненні Асоціації було викладено прохання морської громадськості про підтримку підприємств портової діяльності України, в тому числі і з урахуванням Постанови КМУ, що готується, «Про затвердження критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання для об'єктів портової інфраструктури», яка дає можливість активувати поставки сучасної портової перевантажувальної техніки всіх фірм виробників у порти України.

Текст звернення наводимо нижче.

[Лист № 100 Шмигалю щодо Діалаба 25.05.2023](#)

№ 100 від 25.05.2023 р.

Прем'єр-Міністру України

Шмигалю

Д.А.

Шановний Денисе Анатолійовичу!

Асоціація портів України – «Укрпорт» існує більше 32 років, членами Асоціації у теперішній час є 53 підприємства, в тому числі, всі державні морські порти України, підприємства морської та суміжних галузей економіки України з чисельністю більше 60 тисяч працюючих.

Багаторазово, на підставі виконаних в режимі моніторингу наукових та аналітичних досліджень вкрай незадовільного стану критично застарілого парку порталних кранів в морських портах України, Асоціація «Укрпорт» наголошувала та продовжує наголошувати на необхідності задіяти Державою заходи, стимулюючи впровадження в портах України сучасної перевантажувальної техніки, її технічної експлуатації та організації роботи на принципах та прикладах кращого досвіду європейських та світових морських держав, а також реальних кроків з підтримки з боку Держави підприємств портової діяльності в Україні в цій роботі.

Інформуємо, що в місті Одеса 23 травня 2023 року Асоціацією «Укрпорт» спільно із Експертно-технічним центром «Діалаб» (ЕТЦ «Діалаб» – член Асоціації «Укрпорт», автор наукових розробок), з відома та узгодженням із Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України проведена робоча нарада з питань «перезавантаження» портової механізації портів України з участю керівників технічних служб та підрозділів державних портів півдня України, приватних стивідорних компаній, представників компаній – виробників порталних кранів та техніки Лібхер (Німеччина) та Бедескі (Італія).

Сканкопія документу, прийнятого та підписаного представниками всіх підприємств – учасників наради «Підсумки робочої наради з питання кранових перевантажувальних комплексів з керованим експлуатаційним ресурсом в Асоціації портів України –

«Укрпорт» – додається (на 5 стор.).

З урахуванням підготовки до прийняття проекту Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження критеріїв оцінки допустимості державної допомоги суб'єктам господарювання для об'єктів портової інфраструктури» та інформації про схвалення проекту цієї Постанови АМКУ Асоціація портів України – «Укрпорт» звертається до Вас, шановний пане Прем'єр-Міністре, з проханням дати розпорядження відповідним структурам задіяти в процесі реалізації вказаної «Постанови...», після її прийняття, результати розробок ЕТЦ «Діалаб», представлені Асоціацією «Укрпорт».

Вважаємо, що пропоновані морською портовою громадськістю заходи мають вкрай важливе значення, як складова загальних зусиль для підготовки морських портів України до перевантаження великих обсягів вантажів, що будуть йти після нашої перемоги над ворогом для відбудови та розвитку в найкоротший час нашої Держави.

Слава Україні!

З повагою,

Президент Асоціації портів України «УКРПОРТ»,

Заслужений працівник транспорту України,

Академік Транспортної Академії України,

Народний депутат України 1994-2014 рр.

(Голова Комітету Верховної Ради України

з питань будівництва, транспорту і зв'язку,

Крук

Євгеній Ігнатенко . Уряд ухвалив ряд змін до постанови №1499

Друзі, ми завжди намагаємось знаходити рішення для морської спільноти. Раніше Адміністрація судноплавства спільно з Міністерством відновлення та Міністерством цифрової трансформації розробили проєкт змін до «Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння». В мене є чудова новина для всієї морської спільноти: сьогодні Уряд своїм рішенням підтримав запропоновані нами зміни. Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства України Євгеній Ігнатенко у Facebook.

Радий повідомити, що у всіх моряків тепер є можливість подати заяву та отримати кваліфікаційні документи без особистої присутності через представника. Ті моряки, які зараз знаходяться за кордоном зможуть отримувати кваліфікаційні документи від Адміністрації судноплавства в єдиний законний спосіб. Це потужний інструмент для усунення корупційних ризиків, я просто не бачу необхідності звертатися за послугами «агентів» та платити їм зайві кошти.

Я знаю, що морська спільнота також чекала поки буде встановлена відповідність звань капітанів та осіб командного складу. Тепер у штурманів також є можливість підтверджувати звання по стажу та підвищувати його в спосіб передбачений постановою Уряду від 30.12.2022 №1499.

Є й інші зміни, з повним переліком можна буде ознайомитись на нашому офіційному веб сайті.

Наступний крок – це запуск послуг з дипломування в онлайн режимі. Триває плідна робота з партнерами. Дякую за підтримку команді Віце-прем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України [Олександр Кубраков](#), Віце-прем'єр-міністра з інновацій, розвитку освіти, науки та технологій України – Міністра цифрової трансформації України [Михайло Федоров](#) та Прем'єр-міністру України [Денис Шмигаль](#). Спільними зусиллями ми робимо все щоб українські моряки могли нарешті користуватись якісним та зручним державним продуктом.

[Кабінет Міністрів України](#)

[Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України](#)

[Адміністрація судноплавства](#)

[Порти Великої Одеси та Дунаю: статистика і перспективи](#)

агроекспорту з України

Левову частку української агропродукції експортують «зерновим коридором». Приблизно 50% від загального експорту відбувається через глибоководні порти Одеського регіону.

Під час конференції Grain Ukraine заступник міністра інфраструктури України Юрій Васьков розповів, що у 2022 році вантажообіг на імпорт та експорт через морські шляхи склав 26%, тоді як у Дунайських портах – 12%.

«Але хочу нагадати, що минулий рік не є повністю показовим, оскільки майже 2 місяці порти працювали у традиційному форматі. Потім логістика переорієнтувалася на вимушені альтернативні шляхи. Якщо говорити про сьогодні, то Дунайський регіон – це понад 20% товарообігу, і відповідно це більше, ніж 20% участь у функціонуванні економіки України», – підкреслив Юрій Васьков.

Станом на сьогодні під час роботи «зернового коридору» 50% експорту агропродукції йде через морські шляхи, 25% – західні кордони (автоперевезення та залізниця) і ще 25% – через порти Дунаю.

За весь час роботи «зернового коридору» 950 суден пройшли на вхід та на вихід. Наразі є проблеми функціонування морських шляхів. За підсумками травня 2023 року, очікується менше, ніж 1,3 млн тонн експорту зерна. Максимальні показники фіксували у жовтні цього року – 4,3 млн тонн. Із листопада і до сьогодні рф блокує нормальну роботу Зернової угоди.

Читайте також: [Блокада портів України та інші виклики.](#)

Водночас цьогоріч від Дунайських портів очікують близько 20 млн тонн вантажообігу. До початку повномасштабної війни участь цих портів в економіці України складала лише 1,5%.

«Перспективи для розвитку портів на Дунаї стали можливим завдяки нашим Збройним Силам, відкриттю гирла Бистре після звільнення острова Зміїний. Коли використовували лише румунський канал Суліна, були багатомісячні черги на очікування проходження каналом», – нагадав заступник міністра.

Читайте також: [Як за рік війни змінились українські порти на Дунаї.](#)

Завдяки гирлу Бистре вдається проводити до 70% суден, у такому разі не потрібно очікувати на проходження каналом Суліна. Але наразі є питання і проблеми на вихід, оскільки завантаження суден, які мають осадку більш ніж 7 метрів, вимушені використовувати канал Суліна. Це створює певні простой.

<https://usm.media/porti-velikoi-odesi-ta-dunayu-statistika-i-perspektivi-agroeksportu-z-ukraini/#:~:text=%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B8%20%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D1%97%20%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D0%B8,%D0%B4%D0%BE%207%2C2%20%D0%BC>.
