

УДП налагодило роботу на Середньому Дунаї

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) минулого тижня відправило до Сербії черговий караван з вантажем залізорудної сировини, і ще один караван готується до виходу в рейс. Про це повідомив Генеральний директор УДП Дмитро Москаленко.

УДП після тривалої паузи успішно повернулося на Середній Дунай. Перший рейс стартував у жовтні, відтепер на лінії постійно працює декілька караванів. Крім руди працюємо ще і вугіллям з Констанци. Завдяки відновленню співпраці з європейськими металургійними виробниками наша компанія диверсифікувала вантажні потоки, забезпечила флот стабільною роботою на вигідних умовах”, – написав Москаленко у Facebook.

За його словами, навігація на частині Дунаю поки що залишається закритою, але ситуація з рівнями води в річці покращилася, глибини прохідні, що дозволяє флоту УДП виконувати всі заплановані завдання.

Наприкінці вересня в УДП анонсували [повернення](#) на Середній Дунай частини флоту, який був передислокований на інші маршрути для забезпечення експорту аграрної продукції в умовах закриття українських морських портів у Чорному морі. У жовтні перший караван із вантажем аглоруди та котунів [вирушив](#) до Сербії.

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 порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

Флот УДП у 2021 році [збільшив](#) перевезення вантажів порівняно з 2020 роком на 3,8% – до 1,37 млн тонн.

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА ВІДСТОЮЄ ІНТЕРЕСИ УКРАЇНИ У ДУНАЙСЬКІЙ КОМІСІЇ

У Будапешті (Угорщина) українська делегація приймала участь у засіданні робочої групи Дунайської Комісії (ДК) з юридичних та фінансових питань. Основні питання, що винесли на розгляд, пов'язані з покращенням умов дунайського судноплавства. Вирішальна дискусійна тема – визнання країнами-членами ДК дії судових документів, виданих на судна внутрішнього плавання країнами-членами ДК, які не є державами Європейського Союзу. Регістр судноплавства України наполегливо відстоює позицію нашої держави у цьому важливому питанні.

На сьогоднішній день в межах Євросоюзу та повноважень Дунайської комісії, повноправним членом якої є Україна, триває дискусія щодо приєднання нашої країни до імплементації Європейського стандарту, який встановлює технічні вимоги до суден внутрішнього плавання (ES-TRIN) у дунайському судноплавстві. Так, з одного боку Україна, є повноправним членом ДК, з іншого – поки що не є членом Євросоюзу.

Обговорення ситуації навколо цього питання триває вже кілька років і цього разу у Будапешті українська делегація, що брала участь онлайн, сподівається на виважену і визначену позицію саме Дунайської комісії, мета створення якої – захист інтересів країн Дунайського басейну.

Україна схвалює зусилля країн-членів Дунайської комісії щодо пошуку компромісного вирішення важливого для нашої країни питання – визнання відповідності до євростандартів судових документів, виданих на судна внутрішнього плавання, національним класифікаційним товариством – Регістром судноплавства України.

«Україна не просить особливих преференцій чи особливого підходу щодо застосування технічних вимог, викладених у Директиві (ЄС)2016/1629, до суден внутрішнього плавання під прапором України. Регістр як підприємство, основні види діяльності якого пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства, постійно удосконалює власну нормативно-технічну базу та співпрацює з міжнародними та європейськими профільними структурами. Більш того, ми вже синхронізували власні Правила та вітчизняні норми у сфері судноплавства з відповідними нормами ЄС. На сьогоднішній день Україна має офіційний статус держави-кандидата на вступ до Європейського Союзу, тож такими робочими кроками, як співпраця з галузевими європейськими комітетами, зокрема з Дунайською комісією, Європейським Комітетом з розробки стандартів в галузі внутрішнього судноплавства (CESNI), Регістр судноплавства України робить свій внесок до наближення України до членства у Європейському Союзі», – підкреслив генеральний директор Регістра судноплавства Олександр Ріффа.

Для довідки:

Дунайська комісія (ДК, англ. Danube Commission, фр. Commission du Danube) – міжнародна міжурядова організація, створена в

рамках Конвенції про режим судноплавства на Дунаї, підписаної в Белграді 18 серпня 1948 року.

У своїй роботі Дунайська Комісія використовує багатий історичний досвід регулювання судноплавства по міжнародних річках Європи і найкращі традиції міжнародних річкових комісій.

Запрошуємо на наш офіційний сайт, канал Телеграм та сторінку Фейсбук:

<https://shipregister.ua>

https://t.me/shipregister_ua

<https://www.facebook.com/shipregister.ua>

УДП планує модернізувати буксири-трьохтисячники

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) планує провести модернізацію наявних буксирів потужністю 3 тис. кінських сил. Про це повідомив Генеральний директор УДП Дмитро Москаленко.

Обговорили це питання з командою суден «Кузьма Галкин» (нова назва «Миколаїв»), «Нина Соснина» («Черкаси»), «Никифор Шолуденко» («Одеса»), судноремонтниками та експертами. У компанії вісім таких буксирів-штовхачів. П'ять вже як мінімум 15 років перебувають у відстої, три наразі в очікуванні докового ремонту. Це єдині в УДП буксири-штовхачі з трьома двигунами», – написав Москаленко у Facebook.

Він додав, що буксири цієї серії розраховані для роботи з караванами до 14,5 тис тонн, що відповідає максимальним допустимим за розмірами баржевим караванам Дунаю (9+1) для доставки великих партій на далекі відстані. А наявність чотирьох рулів заднього ходу робить буксири одночасно потужними і маневреними.

Нам такі дуже потрібні, адже витрати палива на тонну вантажу в такому випадку суттєво менші, ніж у випадку менших караванів, які штовхають буксири-двохтисячники. На жаль, навіть у трьох буксирів, що очікують ремонту, двигуни зношені та не видають передбачену потужність у 3 тис. к.с. Запчастини до них знайти дуже складно. П'ять інших буксирів взагалі розукомплектовані", – повідомив керівник УДП.

За словами Москаленка, концепція модернізації передбачає, що від старого судна залишиться лише корпус, валолінії, гвинто-рульова група. Енергетична група буде сучасною і більш потужною. Двигуни відповідатимуть не лише сьогоdnішнім екологічним нормам ЄС, але стандартам, які Євросоюз збирається запроваджувати у перспективі.

Минулі проекти модернізації передбачали встановлення двох нових двигунів замість трьох старих. Ми плануємо встановити три двигуни та зберегти унікальну конструктивну концепцію судна. Три двигуни – це не просто велика потужність, але й тягові можливості, що для такого буксира-штовхача є основною перевагою", – вважає він.

Модернізація торкнеться всіх систем: високий рівень автоматизації дозволить зменшити чисельність екіпажу і, відповідно, збільшити рентабельність роботи судна. Переобладнання побутових приміщень забезпечить комфорт перебування екіпажу.

На Дунаї ще працюють судна, побудовані ще до Другої світової війни. Як правило, вони пройшли вже декілька модернізацій і мають сучасну «начинку». Крім того, буксири цієї серії

будувалися особливо міцними: в зимовий період саме вони виконували функції «криголамів», забезпечуючи рух суден. У корпусу «Никифора Шолуденка», за свідченням головного механіка, ще не має жодної латки. Проте остаточні висновки зможе зробити після дослідження стану корпусу і визначення його залишкових товщин”, – додав Москаленко.

Він наголосив, що модернізація тягового флоту – питання подальшої перспективи та виживання УДП. Програма скорочення викидів, яку реалізують країни ЄС, вже в найближчому майбутньому може призвести до запровадження більш жорстких екологічних вимог. Що створює ризик закриття для УДП більшості логістичних напрямків.

Є два варіанти – або купівля повністю нових буксирів, або комплексна модернізація суден, що перебувають у відстої. В такому випадку компанія нічого не втрачає, новий флот буде створюватися на базі буксирів, які багато років не працюють та виконують роль постачальника запчастин. Хоча шлях саме модернізації є найбільш типовим для річкового флоту Дунаю”, – підсумував керівник УДП.

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 порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

Флот УДП у 2021 році [збільшив](#) перевезення вантажів порівняно з 2020 роком на 3,8% – до 1,37 млн тонн.

УДП запрошує на роботу

Під час війни величезна кількість людей втратила роботу. Сотні тисяч переїхали в інші регіони, влаштовуються на новому місці, шукають хоч якийсь заробіток.

У той же час в УДП десятки вільних вакансій: від мулярів та слюсарів до юрисконсульта!

Може про це просто не знають?

Будемо регулярно інформувати про вільні вакансії в рамках нашого нового проєкту УДП КОМАНДА.

Просимо передавати інформацію друзям та знайомим. Це важливо.

Ми формуємо сильну команду на перспективу. Пропонуємо конкурентні умови, стабільний дохід, соціальні гарантії.

Детальніше про наші вакансії, пов'язані з юридичним напрямом:

1. Начальник юридичного відділу юридичного департаменту

Кваліфікаційні вимоги:

Повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (магістр, спеціаліст). Стаж роботи за фахом – не менше 2-х років. Обов'язковою умовою для призначення на посаду є наявність у особи Свідоцтва на право зайняття адвокатською діяльністю.

2. Юрисконсульт I кат. юридичного відділу юридичного департаменту (на період тимчасової непрацездатності з вагітності та пологів)

Кваліфікаційні вимоги:

Повна вища юридична освіта (спеціаліст, магістр). Стаж роботи за фахом юрисконсульта не нижче рівня II категорії не менше 3-х років.

3. Фахівець I категорії відділу організації закупівель та договірної роботи юридичного департаменту

Кваліфікаційні вимоги:

Вища освіта юридичного або економічного напрямку підготовки (спеціаліст, магістр) та з досвідом роботи за спеціальністю

(юрисконсульта та/або фахівця із закупівель/договірної роботи)
не менше 4-х років.

e-mail для резюме
udplegal@udp.one

РЕГІСТР СУДНОПЛАВСТВА України **ВИВЧАЄ ТА ЗАСТОСОВУЄ ОНОВЛЕНІ** **ПРАВИЛА безпеки перевезення** **небезпечних вантажів**

Регістр судноплавства України прийняв онлайн участь у 24 засіданні робочої групи класифікаційних товариств визнаних у рамках Європейської угоди про перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ). У засіданні робочої групи взяли участь представники таких класифікаційних товариств, визнаних на європейському рівні, як Регістр Ллойда (LR), Бюро Верітас (BV), Дот Норске Верітас (DNV), Хорватський Регістр судноплавства (CSR), Регістр судноплавства України (SRU), Італійський морський Регістр (RINA) та інші. Головував на засіданні представник Хорватського Регістра Іван Біліч. Наше класифікаційне товариство на засіданні експертів представляв начальник відділу розробки Правил і норм Микола Сльозко.

Під час зустрічі були розглянути та проаналізовані виконання рішень попереднього засідання Робочої групи, також були представлені нові пропозиції щодо змін до керівництва із перевезення оксиду пропілену, яке повинно знаходитися на борту суден, що перевозять це небезпечне високотоксичне органічне з'єднання.

Розглядалися питання щодо швидкодіючих випускних клапанів та їх робота при високих температурах. Наразі триває вивчення їх роботи, аналіз ризиків використання таких клапанів та обговорення на засіданнях Комітету з безпеки ВОПНВ.

Під час засідання Комітету з питань безпеки ВОПНВ було досягнуто принципової згоди щодо тлумачення деяких перехідних положень Правил ВОПНВ з частковими виправленнями.

Також у ході зустрічі відбувся обмін досвідом між експертами класифікаційних товариств, та обговорювалося питання класифікації вибухонебезпечних зон танкерів.

Подібні заходи дозволяють Регістру судноплавства України вирішувати проблемні питання судновласників України, удосконалювати вимоги власних Правил на сучасному Європейському рівні і підтримувати імідж Регістру судноплавства України на міжнародному рівні та у колі європейських фахівців.

Запрошуємо на наш офіційний сайт, канал Телеграм та сторінку Фейсбук:

<https://shipregister.ua>

https://t.me/shipregister_ua

<https://www.facebook.com/shipregister.ua>
