

ІМО підтримала зміни в системі розподілу руху до портів Великої Одеси

Комітет з безпеки на морі Міжнародної морської організації (ІМО) схвалив пропозицію України із внесення змін до існуючих систем розподілу руху «Підходи до портів Одеса та Іллічівськ» і «Між портами Одеса та Іллічівськ» шляхом поєднання їх у єдину систему розподілу руху «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний». Про це повідомила прес-служба Адміністрації судноплавства.

Ухвалені ІМО зміни вдосконалюють систему установлених шляхів руху суден у північно-західній частині Чорного моря, приводять систему шляхів, що функціонувала на національному рівні, у відповідність до системи установлених шляхів, прийнятих ІМО та запроваджених на міжнародному рівні, тим самим довершуючи кропітку роботу спеціалістів Держгідрографії та Адміністрації судноплавства з перегляду систем установлення шляхів руху суден, виконану впродовж останніх декількох років”, – наголосив голова Адміністрації судноплавства Віталій Кіндратів.

Ухвалена ІМО пропозиція вносить окремі зміни до існуючих частин системи розподілу руху (СРР) з метою підвищення рівня безпеки судноплавства та усунення розбіжностей між СРР, що діяли на національному рівні, та СРР, прийнятою ІМО в 1981 році. Зміни також оновлюють такі дані, як система координат WGS 84, назва СРР, нумерація та назви частин СРР, назви деяких портів, морські навігаційні карти.

Оновлена СРР встановлює найбезпечніші маршрути в найглибших водах для суден, що прямують до та з українських портів Чорноморськ, Одеса, «Південний», а також у напрямку портів

Миколаїв та Херсон. СРР спроектовано таким чином, щоб спростити схеми руху транспортних потоків у зонах сходження/розходження та у найоптимальніший спосіб організувати рух суден, що заходять/виходять із трьох портів – Чорноморськ, Одеса та «Південний».

Ухвалені зміни також враховують рекомендації щодо установлення шляхів руху суден, надані Консультативною місією ІМО, яка відвідала Україну в 2019 році за результатами обов'язкового аудиту України ІМО.

Зміни до СРР «Підходи до портів Чорноморськ, Одеса та Південний» будуть уведені в дію через шість місяців з моменту їх прийняття Комітетом з безпеки на морі ІМО, тобто з 1 червня 2023 року.

Фундаментальну командну роботу Адміністрації судноплавства та ДУ «Держгідрографія» з покращення безпеки мореплавства в північно-західній акваторії Чорного моря було [розпочато](#) ще задовго до повномасштабного військового вторгнення Росії на територію нашої держави в лютому 2022 року.

Проте, розвиток подій у морському регіоні держави, зокрема інтенсифікація експорту продовольства з України зерновим коридором та майбутній економічний потенціал України як прибережної держави, наочно демонструють актуальність і значимість прийняття пропозиції України для післявоєнної відбудови України, її портової інфраструктури та розвитку морського судноплавства, наголосили в Морській адміністрації.

РІК НА ПОСАДІ

09.11.2021 року наказом голови Державної служби морського та річкового транспорту України виконуючим обов'язки генерального директора Регістра судноплавства України був призначений Олександр Ріффа. До весни 2021 року майже чотири роки він обіймав посаду заступника генерального директора підприємства.

Станом на початок листопада 2021 року діяльність Регістру судноплавства України вперше за багаторічне його існування була збитковою. Тож з перших днів роботи команди на чолі з Олександром Ріффою були застосовані заходи щодо ліквідації збитковості та стабілізації фінансового стану підприємства. Завдяки цьому при збитку станом на 01.10.2021 р. в 11 млн.грн. до кінця року його розмір було скорочено до 4,8 млн.грн.

Шляхом проведення кадрових змін, удосконалення організаційної структури та тарифної політики, спрямованої на забезпечення сталої діяльності підприємства, створення привабливих умов співпраці для постійних клієнтів Регістра та залучення до роботи нових клієнтів, була поставлена мета підвищення іміджу підприємства на ринку послуг, зростання доходної частини підприємства та отримання прибутку.

Нажаль, свої корективи внесло повномасштабне вторгнення рф на територію України, що призвело до скорочення доходів в порівнянні з планом та попереднім роком. Але при цьому діяльність підприємства не було припинено. Регістр продовжував і продовжує надавати послуги та виконувати замовлення від клієнтів, незважаючи на загострення ситуації в багатьох регіонах країни.

Грамотна керівницька політика дала свої позитивні результати. Завдяки застосуванню своєчасних заходів, підприємством за 9 місяців п.р. отримано прибуток 1,7 млн.грн., сплачено податки

на користь держави у розмірі 17,5 млн.грн., а прострочена кредиторська заборгованість відсутня.

І ще одне підтвердження ефективної роботи оновленої команди Регістра судноплавства України – заслужене зростання міжнародного рейтингу підприємства. Так, за опублікованими даними (White, Grey&Black List – WGB-List) Паризького меморандуму про взаєморозуміння держав прапора (Paris MoU) Національне класифікаційне товариство підвищило позицію на сім кроків та зайняло стабільну позицію у середині «Сірого списку», а саме: 21-е із 33-х зазначених у цьому переліку класифікаційних товариств. Це – найвищий показник за останні роки, який, за словами генерального директора підприємства Олександра Ріффи, є свідченням високого рівня надання послуг Регістром судноплавства України, правильних управлінських, організаційних і технічних рішень та злагодженої праці всього колективу.

Малі, але перспективні: чи зможуть порти Дунаю укріпити позиції на ринку?

Блокада морських портів на початку війни змусила Україну шукати альтернативні шляхи експорту. Тимчасове призупинення участі РФ у Стамбульській угоді знов привернуло увагу до Дунаю. USM розібрався, чи стане розвиток дунайських портів одним з пріоритетів держави.

Конкурувати з такими велетнями, як порти Одещини, дунайські не

зможуть. Взагалі, порівнювати морські та річкові порти не зовсім доцільно. Але заробляти на річкових перевезеннях цілком реально, саме тому порти на Дунаї мають бути привабливими та потрібним як для інвесторів, так і для самої України.

У «довоєнні» часи український уряд не робив ставку на дунайські порти. Причини були різні: неспроможність дунайських портів конкурувати з глибоководними українськими портами на Чорному морі, нездатність конкурувати з портами Румунії чи Молдови. Більшість експортерів частіше звертали увагу на такі порти, як румунська Констанца чи молдавські Джурджулешти – і такий порт, як Рені, не зміг скласти конкуренцію цим портам.

Окрім того, модернізація та доведення до конкурентоспроможного рівня для портів Рені та Ізмаїл обійшлась би у надто великі кошти – і це без гарантій щодо вантажопотоків. Так, порти потребують днопоглиблення, розвитку портової інфраструктури та під'їзних шляхів, інвестувати в крани, склади, приміщення та модернізувати причали. Приватний інвестор не йшов на Дунай насамперед через відсутність економічної вигоди. Для уряду такі вкладення теж не видавалися привабливими, вигідніше інвестувати в порти Великої Одеси чи Миколаєва.

Основна проблема в тому, що великі судна, які приймає Одеса чи Чорноморськ, та які можуть перевозити величезні обсяги вантажів, не зможуть зайти в порти на Дунаї. Ці порти не призначені для глибоководних суднозаходів – Ізмаїл та Рені можуть приймати судна з осадкою лише до 7 метрів. Окрім того, Дунай майже кожного літа страждає від посухи. Проте є і переваги: на Дунаї та в гирлі Бистре, яке є морським шляхом до дунайських портів, не припиняють судноплавство взимку через негоду, вони працюють весь рік.

Торік вантажообіг портів на Дунаї був доволі низьким: порт Ізмаїл перевалив 3,9 млн тонн, Рені – 1,37 млн тонн, Усть-Дунайськ – лише 64,3 тис. тонн. Для порівняння: вантажообіг порту Одеса торік становив 22,55 млн тонн, а Чорноморська – аж 25,63 млн тонн.

Як бачимо, за останні роки частка дунайських портів у загальному обсязі перевалки в Україні була на рівні 2,5-4,2%, або 4-6 млн тонн вантажів.

Попри вищезгадані фактори, варто зазначити, що проєктна пропускна здатність цих портів значно вища за наявні показники. Так, порт Ізмаїл здатен обробляти 8,5 млн тонн, порт Рені – 8 млн тонн, а порт Усть-Дунайськ – 4 млн тонн.

Блокада та перші зміни

Війна змінила все, оскільки основні морські «ворота» з 24 лютого перебували у тотальній блокаді, або взагалі окуповані. А порти на Дунаї залишились працювати. Частіше за все судна вивозили з них продукцію до Румунії через Сулинське гирло. Ще одним успіхом для логістики на Дунаї стало звільнення острова Зміїний у липні. Ця перемога дозволила суднам рухатись ще одним гирлом – Бистре. Лише за перші два тижні після відкриття, через нього пройшли близько 70 суден.

Тим часом у кабінетах посадовців актуалізували обговорення перспективи річкових портів. З'явилися перші новини про те, що Мінінфраструктури планує збільшити пропускну здатність українських портів на Дунаї у 1,7 раза – до 25 млн тонн на рік. Амбітний і реальний план, але у серпні фокус знову змістився на Чорне море та зерновий коридор, відкритий завдяки Стамбульським угодам.

Ситуація зараз

З 8 серпня три порти Одеського регіону почали працювати в рамках Стамбульських угод. Судна активно вивозять українське збіжжя до країн Азії, Європи та Африки. Так, саме звідти морським шляхом вивезли вже понад 5 млн тонн української агропродукції.

Але Стамбульські угоди передбачають деблокаду морських портів лише на 120 днів. Окрім того, РФ вже зробила спробу вийти зі Стамбульської угоди, проте швидко повернулась через різке

засудження з боку Туреччини та ООН. Так, український уряд зараз намагається подовжити договір, але робити точні прогнози (вийде чи ні) ніхто не береться – основним чином, через непередбачуваність третьої сторони в особі країни-терориста.

Якщо порівняти вантажообіг з 1 по 31 жовтня в «працюючих» портах України, ось що ми побачимо:

- в порту Південний прийняли 52 суден, на які завантажили 1,28 млн тонн агропродукції;
- в порту Чорноморськ – 76 судна з 1,87 млн тонн.
- в порту Одеса – 50 судна з 1,02 млн тонн.

Це гарні показники для країни, в якій йде війна. Подивімось, що водночас відбувалось на Дунаї:

- в порту Ізмаїл прийняли 63 судна, на які завантажили 156,4 тис. тонн;
- в порту Рені – 55 суден з 168,5 тис. тонн;
- в порту Усть-Дунайск – 16 судна з 31 тис. тонн.

Такі об'єми, без сумнівів, ніяк не можуть конкурувати з морськими портами. Проте, це зовсім не означає, що на річкових портах можна ставити хрест. Як бачимо, порти Ізмаїл та Рені здатні обробляти цілком прийнятну кількість суден. І саме тому рівень завантаження дунайських операторів наводить на питання, як збільшити їх потужності.

Перспективи та розвиток

Припустімо, що Стамбульські угоди будуть розірвані, а не подовжені, і Україна знов залишиться без морських шляхів експорту. Залізницею експортувати до Європи важко через різницю колій, хоча над цим питанням вже працюють фахівці. Але й така альтернатива не здатна покрити морські обсяги експорту.

Тож порти на Дунаї – це те, що ігнорувати не можна. Так,

наразі Рені та Ізмаїл не є конкурентами для портів Одещини. Але останні можуть у будь-який момент втратити можливість відправляти вантажі, не кажучи вже про доволі ризикові суднопроходи Чорним морем, яке досі по факту є зоною бойових дій.

Саме тому, навіть коли запрацювала Зернова угода, МІУ та приватні інвестори не полишили спроб стимулювати розвиток портів Рені та Ізмаїл. І куди більше уваги приділяють вивченню інфраструктури та логістичних можливостей регіону.

Загалом, програму з розбудови перевезень вантажів з дунайських портів в МІУ оцінили у \$200 млн інвестицій. Сюди включили роботи з днопоглиблення, модернізацію вантажних комплексів, а також будівництво нового навігаційного флоту.

Також у планах – будівництво нових терміналів та хабів, з'єднання портів Рені та Ізмаїл прямим залізничним сполученням, залучення приватних інвестицій для будівництва терміналів.

І нарешті, джерела фінансування – наразі це не державний бюджет України, принаймні на сьогодні, оскільки більшість коштів спрямовано на військову сферу. Щодо залучення коштів партнерів – це можливий варіант. Як повідомляв раніше міністр інфраструктури України Олександр Кубраков, вже стартував спільний проєкт Міністерства інфраструктури та ЄБРР щодо дослідження експортної логістики у Бессарабії.

Ринок також не втрачає інтересу до дунайських терміналів. Так, наприклад, у Ренійському порту в оренду здають два склади – і ціна на оренду одного складського майданчика у цьому регіоні зросла з 90 тис. грн до війни до 2,5 млн грн наразі. Це ще раз підтверджує, що бізнес готовий розвивати регіон навіть при «робочих зернових коридорах». Окрім того, деякі компанії вже зараз будують термінали у дунайських портах. Так, наприклад, ТОВ «СП «Нібулон» завершило перший етап будівництва нового зернового терміналу в Ізмаїлі. Як зазначив генеральний

директор «Нібулон» Андрій Вадатурський, після повного завершення будівництва ізмаїльський термінал СП «Нібулон» зможе обробляти до 300 тис. тонн зерна на місяць.

Всі ці фактори свідчать про те, що у найближчій перспективі українські порти на Дунаї мають більш прогнозоване майбутнє, аніж глибоководні термінали на Чорному морі. Бо логістичний хаб у цьому регіоні – це великий та надійний план Б для України. Президент рф путін все ще закликає скасувати Зернову ініціативу – і краще бути готовими до того, що ініціативу можуть не продовжити. Тому найкращий крок для галузі – готувати порти Рені та Ізмаїл до нового навантаження. Тому, що витівки диктатора з росії вгадати неможливо, а «взимку літа не доженеш».

Окупанти захопили свердловини газового родовища в Азовському морі

У Генічеському районі росіяни разом із колаборантами захопили свердловини газового родовища.

На Херсонщині поліція відкрила 68 кримінальних проваджень за фактами воєнних злочинів російської армії. Серед них – захоплення свердловини газового родовища в Азовському морі.

«У Генічеському районі Херсонщини військові рф спільно з колаборантами захопили свердловини газового родовища», – повідомила поліція Херсонської області.

Ймовірно, йдеться про Стрілкове газове родовище. Від початку

анексії Криму, Генічеськ забезпечували газом винятково з родовища Стрілкове у Херсонській області.

До анексії півострова росією, зимовий дефіцит покривали із кримського Глібівського підземного газосховища – туди влітку закачували надлишки газу, який видобули зі Стрілкового родовища.

За фактом захоплення свердловин та інших злочинів російської армії на Херсонщині правоохоронці відкрили кримінальні провадження.

<https://usm.media/okupanti-zahopili-sverdlovini-gazovogo-rodovishha-v-azovskomu-mori/>

Українські порти на Дунаї збільшили вантажообіг у 3,5 разу в січні-вересні

Українські морські порти Дунайського регіону в січні-вересні 2022 року збільшили вантажообіг порівняно з аналогічним періодом минулого року в 3,5 разу – до понад 11 млн тонн. Про це повідомив заступник голови Адміністрації судноплавства Віктор Вишньов.

З початку війни російський ВМФ паралізував комерційне судноплавство в Чорноморському та Азовському регіонах. Альтернативою морським комерційним перевезенням став Дунайський судноплавний шлях. Подальший розвиток дунайської

логістики є важливою складовою економічної безпеки України. Наразі порти Дунаю стали основним водним шляхом для агроекспорту, їхня пропускна спроможність до 1,5 млн тонн на місяць. Вантажообіг дунайських портів за дев'ять місяців 2022 року склав понад 11 млн тонн, що в 3,5 разу більше аналогічного періоду минулого року», – заявив Вишньов під час засідання робочої групи Дунайської комісії з юридичних та фінансових питань.

Учасники робочої групи розглядають питання, пов'язані з покращенням умов судноплавства на Дунаї. За словами Вишньова, Україна, як відповідальна сторона Белградської Конвенції, навіть в умовах російської військової агресії та руйнувань критичної інфраструктури, утримує свої ділянки Дунаю в судноплавному стані та виконує всі необхідні роботи для забезпечення та покращення умов судноплавства.

У ході засідань учасники також приділили увагу міжнародному співробітництву Дунайської Комісії та стратегічним напрямам її діяльності.
