

Порт Суліна готовий перевалювати українські вантажі з річкових барж

Розташований у гирлі Дунаю порт Суліна (Румунія) пропонує організувати перевалку українських вантажів з річкових барж на морські судна. Про це повідомив Генеральний директор ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) Дмитро Москаленко за підсумками зустрічі в Бухаресті з представниками румунської Торгівельно-Промислової палати.

Присутній на зустрічі президент Ради директорів Сулінського торговельного порту Юліу Стоклоза запропонував варіант співпраці. Йдеться про організацію перевалочного пункту з річкових барж на морські судна вантажопідйомністю до 32 тис тонн. З України може експортуватися олія і зерно, імпортуватися нафтопродукти”, – написав Москаленко у Facebook.

Як зазначив керівник УДП, для пароплавства це безумовно приваблива пропозиція, адже відстань від Ізмаїлу до Сулінського порту значно менша, ніж до порту Констанца, про рейдову перевалку в якому було [досягнуто](#) попередньої домовленості минулого тижня.

Водночас є багато аспектів, які вимагають більш глибокого опрацювання, додав він.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю та морські вантажоперевезення. До складу вантажного річкового флоту входять 75 самохідних та 245 несамохідних суден. Морський вантажний флот представлений сімома суднами дедвейтом 3,3-4 тис. тонн (шість суховантажів типу «Ізмаїл» та один танкер «Десна»). Основу вантажів складає металургійна сировина, що постачається до придунайських країн. Річковий пасажирський флот компанії представлений теплоходами

«Молдавія», «Україна», «Дніпро» та «Волга».

Флот УДП у 2021 році збільшив перевезення вантажів порівняно з 2020 роком на 3,8% – до 1,37 млн тонн. У тому числі, перевезення річковим флотом УДП минулого року зменшилися на 0,9% – до 1,08 млн тонн.

Під час робочої поїздки до Румунії відвідали порт Констанца, з яким щільно пов'язана робота нашого підприємства.

Екскурсію акваторією порту організували наші румунські агенти Livamex. Ми на власні очі побачили, як виглядає технологічна схема обробки барж УДП. Обговорили проблемні питання та шляхи їх вирішення.

Найбільш цікаве – виїзд на рейд, де працюють плавкрани TTS GROUP S.A. Зокрема, ми спостерігали, як відбувається навантаження судна Capesize вантажопідйомністю 182 тис тонн. Схема зрозуміла, маємо досвід її реалізації. Отже, не виключаю, що невдовзі крани TTS почнуть розвантажувати баржеві каравани Дунайського пароплавства.

□□Нагадаю, під час поїздки до Румунії була досягнута рамкова домовленість з TTS GROUP S.A. щодо можливості здійснення перевалки на рейдових стоянках порту Констанца. Нарешті ми

зможемо пропонувати власникам вантажів уніфіковану комплексну послугу – увесь логістичний ланцюжок аж до завантаження на морське судно (перевалка УДП в українському річковому порту – флот УДП – перевалка на рейді в Констанці).

За нашими підрахунками, нова логістична модель УДП успішно конкурує з прямими відправками морських суден з Ізмаїлу.

Заручилися підтримкою українського посольства у захисті інтересів УДП в Румунії!

□□В Бухаресті провели зустріч з послом України Ігорем Прокопчуком. Обговорили низку проблем, з якими стикається УДП за кордоном.

□□Перш за все, це так звана проблема «третього прапору». Для перевезень вантажів з Румунії в країни ЄС українському флоту потрібен додатковий дозвіл. В середньому процедура займає 1-3 доби. Протягом тривалого часу УДП вимагає скасування п.5 та п.6 постанови №22/1999 румунського законодавства. Вважаємо їх дискримінаційними по відношенню до України. 8-11 листопада відбудеться засідання юридично-фінансової групи Дунайської комісії, де представники УДП будуть знову піднімати це питання. Просимо наше посольство у Румунії сприяти вирішенню проблеми.

Друга проблема – адаптація Регістру судноплавства України до міжнародних вимог та визнання його країнами ЄС. Нашій країні потрібен час для імплементації відповідного стандарту ES-TRIN в національне законодавство та завершення всіх необхідних процедур. Тому ми просимо ДК погодити перехідний період до 31.12.2026 року. Протягом цього терміну українському флоту не будуть висуватись додаткові вимоги, пов'язані з судовими свідоцтвами.

Заручились підтримкою нашого посольства у вирішенні питання отримання правовстановлюючої документації на будівлю УДП в Румунії. Вже маємо гіркий досвід в інших країнах, коли наші права та активи намагалися вкрати. Тому будемо вдячні МЗС за допомогу.

Під час зустрічі зупинилися і на темах розвитку логістики між Україною та Румунією. Зокрема, на перспективі організації пасажирських перевезень з Ізмаїлу до румунських портів, а також можливості використання понтонів УДП для створення додаткових поромних переправ між нашими країнами.

Шостий зафрахтований ООН балкер вирушив зерновим коридором до Ємена

Балкер Rango (прапор – Ліберія), зафрахтований Всесвітньою

продовольчою програмою ООН (World Food Programme – WFP) в рамках Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування, у неділю, 23 жовтня, вирушив із морського порту Чорноморськ. Про це повідомила прес-служба Міністерства інфраструктури.

Це шосте судно, зафрахтоване WFP, яке вийшло з українських портів з початку роботи зернової ініціативи. На його борту – 40 тис. тонн пшениці, яка буде доставлена до Ємену.

Загалом у рамках роботи WFP порти Великої Одеси відправили вже 190 тис. тонн пшениці, партії якої були спрямовані до Ефіопії, Ємену та Афганістану.

У неділю з портів Чорноморськ, Одеса та «Південний» зерновим коридором вийшли шість суден, які доправлять 124,3 тис. тонн агропродукції для країн Азії та Європи.

Як повідомлялось раніше, Росія свідомо затримує повноцінну реалізацію «Зернової ініціативи». У зв'язку з цим порти працюють останніми днями тільки на 25-30% своїх можливостей”, – зазначили в МІУ.

Станом на 23 жовтня в рамках зернової ініціативи порти Великої Одеси відправили 380 суден, які експортували 8,5 млн тонн агропродукції.

Перше зафрахтоване WFP судно в рамках Ініціативи [прибуло](#) в Африку наприкінці серпня. Балкер Brave Commander доставив до порту Джибуті 23 тис. тонн української пшениці, яку після розвантаження відправили в Ефіопію.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією. Угоди діятимуть протягом трьох місяців із можливістю

продовження.

ПОСЛУГИ РЕГІСТРА СУДНОПЛАВСТВА УКРАЇНИ ЗАТРЕБУВАНІ КОМПАНІЯМИ КРАЇН ЄВРОСОЮЗУ

На базі Регістра судноплавства України успішно функціонує Орган по сертифікації систем менеджменту. Перевагами цього напряму роботи аудиторів Регістра користуються відомі європейські судноплавні компанії.

Серед них -Danube Shipping Management Service. Це – одна з провідних компаній, що надає послуги у сфері логістики річкового та морського транспорту в Центральній та Східній Європі. Компанія була заснована у столиці Австрії Відні у 1991 році та формує міст між ведучими власниками річкових та морських суден і найбільшими вантажовласниками.

В жовтні місяці компанія успішно пройшла процедуру ресертифікації на відповідність вимогам стандарту ISO 9001:2015 в міжнародній системі сертифікації SIC (System of International Certification) та процедуру наглядового аудиту відповідно до вимог міжнародних стандартів ISO 45001:2018, IDT Системи управління охороною здоров'я і безпекою праці та ISO 14001:2015, IDT Системи екологічного управління в системі

Регістра судноплавства України. Аудит проводився у складі аудиторів: заступника генерального директора Регістра Оксани Москаленко та начальника відділу сертифікації систем менеджменту Вікторії Ковальової.
