

Дія «Зернової ініціативи» повинна бути продовжена у березні – Генсек ООН

Дія Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з портів у Чорному морі, термін якої спливає після 18 березня, повинна бути продовжена. Про це заявив генеральний секретар ООН Антоніу Гутерреш, передає [«Укрінформ»](#).

Експорт українського і російського продовольства та добрив необхідний для глобальної продовольчої безпеки. Я хотів би також підкреслити надзвичайну важливість продовження Чорноморської зернової ініціативи після 18 березня, щоб максимально ефективно використовувати чорноморську інфраструктуру згідно з цілями цієї ініціативи”, – наголосив Гутерреш під час візиту до України у середу, 8 березня .

Він зазначив, що Чорноморська зернова ініціатива забезпечила експорт понад 23 млн тонн збіжжя з українських портів. Завдяки цьому вдалося знизити продовольчі ціни у світі і забезпечити підтримку, зокрема в країнах, які розвиваються. Крім того, індекс продовольчих цін FAO зменшився майже на 20%.

Своєю чергою Зеленський висловив вдячність Гутеррешу за «незмінну допомогу нашим зусиллям заради стабільності продовольчих ринків і продовольчого експорту».

Водночас глава держави наголосив на важливості продовження роботи заради гуманітарної ініціативи Grain from Ukraine, нагадавши, що у її межах вже залучено майже \$200 млн та відправлено понад 140 тис. тонн українського збіжжя до Європи, Кенії, Ефіопії, Сомалі, країн, що страждають від голоду.

Упевнений, що разом з ООН можемо значно посилити цю нашу

ініціативу так само, як і Чорноморську зернову ініціативу. Це дасть ще більше гарантій світової продовольчої безпеки”, – наголосив Зеленський.

Угода, укладена за посередництва ООН і Туреччини, має бути продовжена цього місяця. Україна раніше заявила, що [домагатиметься](#) продовження угоди на більш тривалий термін – до року – для кращого перспективного планування, а також хотіла б, щоб до неї був включений порт Миколаїв. Росія, однак, дала зрозуміти, що вона [незадоволена](#) деякими аспектами угоди.

Наприкінці липня 2022 року 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. Перше завантажене судно в рамках Ініціативи [вийшло](#) з Одеського порту 1 серпня.

На зустрічі у Стамбулі у листопаді [погоджено](#) продовження дії Ініціативи з безпечного транспортування агропродукції через Чорне море під егідою ООН ще на 120 днів – до середини березня 2023 року.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

За даними ООН, зерновим коридором з українських портів станом на 8 березня експортовано 23,6 млн тонн агропродукції до країн Африки, Азії та Європи, у тому числі кукурудзи – 11,5 млн тонн, пшениці – 6,6 млн тонн, соняшникової олії – 1,2 млн

ТОНН.

Maersk відновлює доставку вантажів у прямому сполученні з Україною

Данська транспортно-логістична група A.P. Moeller–Maersk відновила букування вантажів безпосередньо в Україну. Про це повідомила прес-служба Maersk.

Ми продовжуємо стежити за розвитком подій в Україні та впроваджувати рішення для вантажів наших клієнтів у межах безпеки. Логістичні операції в країні та за її межами залишаються складними, однак ми раді повідомити вам, що компанія Maersk тепер може пропонувати пряме бронювання в Україну з усього світу, полегшуючи проблему, яка часто виникала протягом минулого року”, – вказала прес-служба.

Доставка вантажів буде здійснюватися у щотижневому сервісі річковими суднами з румунського порту Констанца до Ренійського порту на Дунаї. Транзитний час складатиме близько півтори доби.

Контейнерні лінії Maersk та CMA CGM та призупинили суднозаходи до українських портів з 24 лютого, після початку військового вторгнення Росії. Згодом Maersk повідомила про намір [відновити](#) доставку вантажів у сполученні з Україною через територію Польщі або Румунії.

У лютому 2023 року Maersk уклала угоду [про](#)

[продаж](#) зареєстрованій на Кіпрі компанії IG Finance Development Limited своїх логістичних майданчиків у Санкт-Петербурзі та Новоросійську.

У березні 2022 року Maersk оголосила про повне [припинення](#) діяльності та продаж активів у Росії у світлі російської агресії проти України. У вересні компанія остаточно [позбулася](#) 30,75% акцій російського портового оператора Global Ports, який управляє шістьма терміналами в Росії та двома у Фінляндії, а в листопаді – ухвалила рішення [про ліквідацію](#) російської дочірньої компанії з контейнерних перевезень.

Голова ради директорів компанії Джим Хагеманн Снабе сказав в інтерв'ю агентству Bloomberg, що рішення A.P. Moller–Maersk піти з Росії у зв'язку з війною проти України обійдеться дорого, але [є правильним](#) як з морального, так і фінансового погляду.

A.P. Moller–Maersk є найбільшою міжнародною групою компаній, які працюють у більш ніж 130 країнах світу. Чисельність співробітників групи – близько 105 тис. осіб. До групи входить найбільший лінійний контейнерний перевізник Maersk Line. Група здійснює свою діяльність у різних бізнес-сегментах: морських контейнерних перевезеннях, логістиці, а також у нафтогазовій галузі.

У 2022 році Maersk [збільшила](#) виручку проти попереднього року на 32% – до \$81,5 млрд, чистий прибуток – на 62,6%, до \$29,3 млрд.

Країни ООН підписали історичну угоду щодо захисту Світового океану

Країни-члени ООН досягли історичної згоди стосовно угоди про захист Світового океану (High Seas Treaty) після понад 10 років переговорів, повідомляє Greenpeace.

Угода передбачає, що 30% морів будуть переведені у зону захисту до 2030 року задля відновлення морської природи. Для збереження біологічної різноманітності у відкритому морі – тобто в районах, що розташовані за межами територіальних вод держав, – планується на міжнародному рівні запровадити приписи, обов'язкові до виконання.

Угоди було досягнуто наприкінці минулого тижня після 38 годин переговорів у штаб-квартирі ООН у Нью-Йорку. Самі ж переговори з цього питання тривали десяток років через розбіжності щодо фінансування та прав на риболовлю.

За словами координаторки кампанії на захист океанів Лаури Меллер, країни мають якомога швидше ратифікувати документ і створити повністю захищені океанські заповідники.

В укладанні угоди ключовими стали ЄС, США, Велика Британія та Китай. У багаторічних дискусіях Китай і Росія наполягали, щоб питання охорони частин морів ухвалювались одностайно. Таким чином одна країна могла б блокувати кожне рішення. Тому держави погодились, що для визнання території такою, що охороняється, буде достатньо 75% голосів держав ООН.

Остання міжнародна угода про захист океану була підписана понад 40 років тому, в 1982 році. Це Конвенція ООН з морського права. Ця угода ввела поняття міжнародні води, де всі країни мають право ловити рибу, здійснювати судноплавство та

проводити дослідження – але лише 1,2% цих вод охороняються. Морське життя за межами цих заповідних територій опинилося під загрозою через зміну клімату, надмірний вилов риби та судноплавство.

Російські загарбники розграбували термінал Богуслаєва в Бердянському порту

Розграбування російськими окупаційними військами після початку масштабного російського військового вторгнення в Україну не оминуло сільськогосподарські активи в Херсонській та Запорізькій областях президента корпорації «Мотор Січ» В'ячеслава Богуслаєва попри його підтримку окупації та співпрацю з російськими підприємствами, серед яких – державний концерн «Ростех». Про це ідеться у записах телефонних розмов, які [оприлюднив](#) проект «Схеми» Радіо Свобода.

Під час цих розмов Богуслаєв скаржить на обстріли російської армії та мародерство російських солдатів. Але не припиняє вести бізнес-справи з окупантами – навіть у розпал повномасштабного вторгнення. Бо переконаний, він – у безпеці”, – пише видання.

Зокрема, 22 березня Богуслаєв зателефонував російському генерал-полковнику у відставці, голові ради директорів московської компанії «Двигуни «Володимир Клімов – Мотор Січ»,

яка здавна займається ремонтом двигунів українського виробництва «Мотор Січ», зокрема для військових РФ, Анатолію Сітнову. У цій розмові він поскаржився на те, що військові армії РФ незаконно вивезли сільгоспобладнання та зерно, яке зберігалось на його підприємстві «Айленд» на Херсонщині.

Зайшли хлопці ваші. Грабіж страшний. Навіть я не думав, що таке буде. (...) Я не кажу по країні – у мене. В Херсонській області, Херсон, у мене Новотроїцький район, моє господарство «Айленд», паї. Заїхали в формі, два «Урали», завантажили сільгоспобладнання, два генератори, взяли мою вантажну машину, завантажили її та поїхали”, – сказав Богуслаєв.

Трохи згодом він нарікав уже на те, як загарбники розграбували термінал «Нова Хортиця» у Бердянському порту.

У мене дев'ятий причал в Бердянському порту, я купив його. Позабирали комп'ютери всі, хліб забрали з елеваторів, чужий, я ж на зберігання взяв. Все зсипали, вивезли. Взагалі незрозуміло. Я в шоці. Я не думав, що можуть. Ми можемо так. Мабуть, змовилися з бандитами”, – сказав Богуслав Сітнову.

Війна є війна”, – відповів на це Сітнов.

У розпорядженні «Схем» є супутникові знімки за той період, на яких можна побачити рух суден окупантів біля згаданого Богуслаєвим дев'ятого причалу.

Фото: radiosvoboda.org

Проте ані мародерство окупантів, ані обстріли Росією заводу «Мотор Січ» на початку березня 2022 року не вплинули на позицію Богуслаєва.

22 жовтня 2022 року Богуслаєва затримала СБУ за підозрою у тому, що за його керівництва завод постачав у Росію авіадвигуни та запчастини до них. Країна-агресор, у свою чергу, використовувала їх для виробництва та ремонту російських ударних вертольотів. Їх, за даними офіційного

слідства, окупанти масово застосовували для повномасштабного вторгнення в Україну.

Єврокомісія об'єднує Україну та Румунію для спільних робіт у дельті Дунаю

За підтримки Євросоюзу відбулася тристороння зустріч Україна–Єврокомісія–Румунія щодо координації спільних зусиль з метою вдосконалення та розвитку експортних потужностей через українські та румунські канали річки Дунай. Про це повідомила прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

Під час зустрічі обговорили можливість спільного вимірювання глибин частин річки Дунай з представниками Румунії та України, у зв'язку з експлуатаційним днопоглиблюванням, яке нещодавно здійснила українська сторона”, – вказала прес-служба.

Під час зустрічі заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков повідомив, що наразі роботи з експлуатаційного днопоглиблення на річці Дунай не проводяться. Більш того, важливим було питання вдосконалення навігації, яке розглянули обидві сторони, зокрема знаходження нових шляхів покращення лоцманського проведення суден на спільному українсько-румунському секторі річки з метою збільшення кількості судозаходів у порти Дунаю.

Всі сторони дійшли згоди, що розвиток ефективного та безпечного судноплавства на річці Дунай можливий у

продуктивній та злагодженій співпраці з колегами з Єврокомісії, Румунії та Дунайської комісії.

Єврокомісію на зустрічі представляла заступниця Генерального директора Генерального директорату Європейської Комісії з питань мобільності і транспорту (ГД ЄК MOVE) Майя Бакран. Українську сторону – заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков. З боку Румунії – Міхнеа Друмеа, державний канцлер в кабінеті прем'єр-міністра та державний секретар Міністерства транспорту та інфраструктури Іонель Скріостану. Також участь у зустрічі взяли представники Дунайської комісії на чолі з генеральним директором Секретаріату – Манфрейдом Зейцем.

Зустріч відбулася після завершення Україною днопоглиблювальних робіт на Дунаї, проти яких виступала Румунія.

У лютому Міністерство закордонних справ Румунії [викликала](#) посла України Ігоря Прокопчука у зв'язку з проведенням гідротехнічних робіт у Кілійському гирлі Дунаю. Румунія занепокоєна тим, що будь-які роботи на водному шляху через спільну дельту Дунаю можуть загрожувати дикій природі на об'єкті Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО та порушити міжнародні угоди про захист навколишнього середовища. Тож, Бухарест просить роз'яснень, які саме гідротехнічні роботи здійснюються у гирлі Дунаю, а також вимагає припинити роботи, пов'язані з поглибленням дна, якщо вони не пов'язані із підтримкою судноплавства.

Раніше Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України повідомило про [збільшення](#) прохідної осадки суден на ділянці від 0-го кілометра гирла Бистре річки Дунай до 77-го кілометра Кілійського гирла до 6,5 метра, а від 77-го кілометра до 116-го кілометра Кілійського гирла – до 7 метрів. Рік тому максимальна осадка становила тільки 3,9 метра.

Наголошувалося, що експлуатаційні роботи на українській

частині Дунаю реалізуються в співпраці з Єврокомісією, Румунією та Дунайською комісією. Ця міжнародна урядова організація відповідає за забезпечення і розвиток вільного судноплавства на Дунаї для торговельних суден.

Вихід Дунаєм до Чорного моря став ключовим для України через військове вторгнення і блокаду Росією українських портів. Гирло Бистре, яке з'єднує судноплавним каналом Кілійське гирло з Чорним морем, [відкрилося](#) для торговельного флоту на початку липня, після [звільнення](#) острова Зміїний та встановлення контролю над прибережною ділянкою акваторії у цій частині Чорного моря. Деблокада гирла Бистре судового ходу Дунай–Чорне море [заощаджує](#) бізнесу щонайменше \$500 тис.

Після відновлення паспортних глибин на українській ділянці річки Дунай і оголошеної осадки 6,5 метра Дунайські порти [досягли](#) рекордного значення в 12 суднозаходів та 90 тис. тонн на добу.

На сьогодні для портів Дунайського кластеру є дуже важливою підтримка Європейського Союзу. За останній рік дунайські порти суттєво розвинули свою експортну спроможність – перевалка вантажів зросла утричі, експортовано понад 17 млн тонн продукції. Щодо імпорту необхідних товарів, то наразі їх забезпечують тільки порти Дунайського регіону.

У травні 2022 року Європейська комісія запустила ініціативу «Шляхи солідарності», щоб підтримати Україну та створити дійові логістичні маршрути для експорту агропродукції та імпорту необхідних товарів. Одним із ключових завдань програми є поліпшення водних торговельних шляхів сполучності між країнами Євросоюзу та Україною. На постійній основі відбуваються консультації Україна–ЄС з реалізації «Шляхів солідарності», учасником яких є АМПУ.

