

Нова торговельна угода: польський міністр назвав країни ЄС, які хотіли б отримувати зернові з України

Нова торговельна угода Україна-ЄС вимагатиме врахування інтересів різних країн Євросоюзу. Зокрема, Польща не зацікавлена імпортом українського збіжжя, оскільки сама його експортує, але деякі інші країни хотіли би отримувати зернові з України.

На цьому наголосив у Брюсселі міністр сільського господарства і розвитку села Чеслав Секерський, передає Укрінформ з посиланням на портал bankier.pl.

«Польща не зацікавлена напливом чи імпортом збіжжя (з України – ред.), адже ми самі експортуємо 12-13 мільйонів тонн зерна та кукурудзи. Натомість Іспанія, Португалія, Італія, Греція, Нідерланди зацікавлені імпортом збіжжя, Німеччина – також імпортом кукурудзи», - констатував Секерський.

За його словами, у торговельних відносинах це все має бути «ретельно продумано».

Як повідомляв Укрінформ, раніше Чеслав Секерський заявив, що Варшава задоволена відновленням із 6 червня 2025 року квот на імпорт агропродукції з України до ЄС. Розпочинаються переговори між Європейським Союзом та Україною щодо нової торговельної угоди; їхній перебіг залежатиме від ситуації на фронті.

В Одеському порту запустили цифрову платформу DocPort

В Одеському морському порту запрацювала цифрова платформа DocPort – інноваційне рішення для автоматизації портових процесів, розроблене Адміністрацією морських портів України (АМПУ). Після успішного впровадження в портах Рені, Ізмаїл та Чорноморськ система стала доступною і в одному з головних портів країни.

DocPort забезпечує електронний документообіг між усіма учасниками логістичного ланцюга: адміністраціями, операторами, експедиторами, перевізниками та державними структурами. Це дозволяє скоротити час обробки суден і вантажів, мінімізувати паперову бюрократію та підвищити прозорість операцій.

Для бізнесу система DocPort відкриває низку переваг:

- економія від 1 до 6 годин на обробку одного судна;
- прискорене оформлення виїзних документів;
- прозорість завдяки електронному підпису відповідальних осіб;
- підвищення пропускної здатності порту на 3–5% без додаткових інвестицій в інфраструктуру;
- можливість підключення нових учасників через відкритий API.

Окремо платформа передбачає регулювання черг на в'їзд, що допоможе позбутися заторів. Також DocPort інтегрується з «Єдиним вікном міжнародної торгівлі» Державної митної служби України, що дає змогу значно скоротити час простою суден без вантажних операцій.

Наступним етапом цифрової трансформації стане запуск морського модуля DocPort у порту Південний у червні-липні 2025 року. Він забезпечить електронний обмін даними між морськими агентами та береговими службами.

DocPort – українська розробка, створена командою АМПУ. Система надається користувачам безкоштовно й демонструє, як державна установа здатна створювати ефективні цифрові рішення для

розвитку логістики.

<https://mindev.gov.ua/news/v-odeskomu-portu-zapustily-tsyfrovu-platformu-docport>

АМПУ передало військовим два пікапи Toyota Hilux для виконання бойових завдань

Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» передало два автомобілі Toyota Hilux 2021 року випуску для потреб Збройних сил України. Автівки вже направлено до бойових підрозділів, де вони використовуватимуться для виконання оперативних завдань у зоні бойових дій.

Це черговий внесок АМПУ у підтримку обороноздатності України. Від початку повномасштабного вторгнення допомога військовим набула системного характеру та охоплює широку географію підрозділів. Передані автівки – це не просто техніка, а інструмент, який рятує життя, забезпечує мобільність та дозволяє українським воїнам ефективно виконувати бойові задачі.

«Ми працюємо в тилу, але відчуваємо відповідальність як перед нашими портами, так і перед тими, хто щодня боронить Україну. Сьогодні кожна передана машина – це підтримка, що наближає перемогу», – зазначають на підприємстві. АМПУ послідовно підтримує Збройні сили України з 2014 року. За цей час підприємство передало військовим підрозділам понад 80 одиниць автотранспортної техніки та два плавзасоби

<https://www.uspa.gov.ua/news/ampu-peredalo-vijskovym-dva-pikapy-toyota-hilux-dlya-vykonannya-bojovyh-zavdan>

Глобальна кампанія ІТФ проти «зручних» прапорів та портів

Після роботи Комітету секції моряків ІТФ у Барселоні відбулися засідання Керівної групи Комітету справедливої практики (Fair Practices Committee Steering Group, FPCSG).

Цей орган відіграє ключову роль у формуванні стратегічного курсу та реалізації глобальної кампанії ІТФ проти «зручних» прапорів (FOC) та «зручних» портів (POC). Основне завдання Керівної групи – забезпечення ефективної координації, контролю та підтримки кампаній FOC/POC, яка є одним з найтриваліших і найпотужніших інструментів захисту трудових прав моряків у світі.

До компетенцій FPCSG належать:

- моніторинг та розвиток стратегії кампанії FOC;
- контроль виконання колективних договорів, визнаних ІТФ;
- нагляд за діяльністю ІТФ-інспекторів;
- створення та координація робочих груп, пов'язаних із кампанією;
- визначення реєстрів зручних прапорів;
- розгляд нових ініціатив щодо розширення кампанії;
- розслідування порушень політики ІТФ та вирішення спорів;
- надання рекомендацій щодо практичної реалізації політик у межах кампанії.

Профспілка робітників морського транспорту України (ПРМТУ) активно залучена до цієї діяльності. До складу Керівної групи входить Голова ПРМТУ Олег Григорюк, який представляє інтереси українських моряків на глобальному рівні.

Під час засідань у Барселоні було представлено оновлені

результати кампанії ITF, яка триває вже понад 75 років. За цей час вона довела свою ефективність та залишається надзвичайно актуальною й сьогодні, оскільки питання порушення прав моряків на суднах під зручними прапорами постійно надходять від профспілок-членів ITF, зокрема й ПРМТУ.

Ключові факти про кампанію FOC

Система зручних прапорів дозволяє судновласникам уникати податків і знижувати витрати будь-якою ціною. Після реєстрації вони часто наймають найдешевшу робочу силу, платять мінімальні зарплати та ігнорують стандарти безпеки і гідні умови праці. Держава прапора при цьому не несе жодної відповідальності за добробут екіпажу. Такі прапори стають прихистком для компаній, які не дотримуються міжнародних норм. Моряки залишаються беззахисними, а заборгованість по зарплаті росте. У багатьох випадках – є повна відсутність прав і гарантій для людей, які тримають на плаву світову економіку.

Існує 4 контактні мережі FOC:

- Африка (11 країн)
- Арабський світ та Іран (14 країн)
- Азіатсько-Тихоокеанський регіон (9 країн)
- Латинська Америка та Карибський басейн (14 країн)

Ці мережі надають підтримку на місцях у 48 країнах, де немає інспекторів ITF.

Заборгованість із заробітної плати контактних мереж FOC:

Африка (34 випадка) – 4 785 431 доларів США

Арабський світ та Іран (191 випадок) – 9 745 390 доларів США

Азіатсько-Тихоокеанський регіон (98 випадків) – 5 833 068 доларів США

Латинська Америка та Карибський басейн (7 випадків) – 353 907 доларів США

Загальна кількість перевірок та оброблених випадків – 10 895

На 172 більше, ніж у 2023 році

Панама – 2 164

Ліберія – 1 683

Маршаллові острови – 1408

Мальта – 701

Антигуа – 478

Причини перевірок:

1. Планова інспекція – 6 144

2. Судно не відвідано – 1 133

3. Запит від екіпажу – 1 243

4. Запит від моряка – 716

5. Запит від афілійованої особи – 290

Повернена заборгованість із заробітної плати

\$57 553 705

на \$391 926 більше порівняно з показником 2023 року

Азіатсько-Тихоокеанський регіон \$20 378 980

Європа \$16 866 762

Арабський світ \$11 476 049

Африка \$5 110 305

Америка \$3 721 609

Статистика залишення моряків на суднах за 2025 рік

Система «зручного прапора» (F0C) ускладнює боротьбу з проблемою покинутих суден, адже реальні власники таких суден часто залишаються в тіні через складні схеми реєстрації. У результаті, домогтися репатріації екіпажу та виплати належної зарплати стає надзвичайно важко. Особливо гостро ця проблема проявилася під час пандемії Covid-19, коли обмеження на подорожі ще більше ускладнили повернення моряків додому. Нижченаведена статистика за 2025 рік демонструє оновлені дані та вплив F0C на життя тисяч працівників морської галузі.

141 випадок (99%) було зареєстровано ІТФ

104 судна (73%) працюють під прапорами країн, що ратифікували MLC, 2006

117 суден (82%) працюють під зручним прапором (F0C) або під невідомим прапором

1 359 моряків звернулися по допомогу. 406 (30%) моряків – громадяни Індії, які найчастіше опиняються залишеними

судновласниками.

59 суден для перевезення генеральних вантажів (41%) – найпоширеніший тип суден, про які повідомляють \$8,5 млн. заробітної плати заборговано морякам. На даний момент ITF відшкодувала \$4,1 млн

Залишені судна за прапорами (Топ-10)

Панама – 28

Сент-Кіттс і Невіс – 17

Танзанія – 17

Невідомі – 9

Коморські острови – 8

Палау – 6

Багамські острови – 5

Камерун – 5

Бахрейн – 4

Сьєрра-Леоне – 3

<https://mtwtu.org.ua/news/globalna-kampania-itf-proti-zrucnih-praporiv-ta-portiv>

Український експорт зерна у травні скоротився вдвічі

У травні обсяги експорту зернових і зернобобових культур з України впали більш ніж удвічі порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Про це повідомляє «Інтерфакс-Україна» із посиланням на Міністерство аграрної політики та продовольства.

Станом на 26 травня, з початку 2024/25 маркетингового року Україна експортувала 37,72 млн тонн зернових, з яких 2,45 млн тонн – у травні. Для порівняння, у травні 2024 року експорт

становив майже 4,95 млн тонн, а загальний обсяг поставок із початку того маркетингового року досягав 46,35 млн тонн.

Основу цьогорічного експорту становить кукурудза – 20,23 млн тонн, з них 1,69 млн тонн – у травні. Також з початку сезону було відправлено за кордон 14,64 млн тонн пшениці (732 тис. тонн у травні) та 2,29 млн тонн ячменю (26 тис. тонн у травні). Жито у травні не експортували взагалі, а загальний обсяг його відвантажень за сезон становить 10,8 тис. тонн.

Експорт українського борошна з початку сезону оцінюється у 63,7 тис. тонн, із яких 5,1 тис. тонн припало на травень. Пшеничне борошно складає левову частку цього обсягу – 59,4 тис. тонн (5 тис. тонн у травні).

Раніше USM повідомляв, що Україна та Швеція обговорили експорт агропродукції через Балтійське море.

<https://usm.media/ukra%dl%97nskiy-eksport-zerna-u-travni-skoro-tivsia-vdvichi/>
