

В Молдові підтвердили, що Румунія хоче купити порт Джурджулешти

Голова парламенту Молдови Ігор Гросу повідомив, що Румунія офіційно подала заявку на придбання Міжнародного вільного порту Джурджулешти.

Як пише «Південь сьогодні», 24 квітня цього року порт Констанці подав першу заявку на участь у тендері на купівлю компанії ICS Danube Logistics SRL, яка знаходиться у власності Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР).

«Це стратегічний об'єкт. Нам потрібні інвестиції, але ми зацікавлені лише в чесних інвесторах, які справді дбають про Республіку Молдова. Румунія – наш стратегічний партнер, тому є докази: енергетичні проекти, інфраструктура та багато іншого», – заявив Гросу.

Голова парламенту Молдови також підкреслив значення порту для національної та регіональної безпеки.

«Цей порт входить до переліку критичної інфраструктури. Він відкриває нам вихід до Дунаю та Чорного моря, а також забезпечує з'єднання з іншими стратегічними портами – у Румунії, Туреччині, Україні», – зазначив Гросу.

Раніше USM повідомляв, що у Молдові схвалили реалізацію другої черги будівництва причалу порту Джурджулешти.

<https://usm.media/v-moldovi-pidtverdili-shho-rumuniya-hoche-kupiti-port-dzhurdzhuleshti/>

В'ячеслав Безрук, директор ДП «МТП "Чорноморськ"». Порт має працювати відкрито, ефективно й на користь державі

Порт «Чорноморськ» є одним із найбільш стратегічних морських хабів України. Його відновленню й розвитку має сприяти концесійний проєкт, розрахований на 40 років. Він охоплює два термінали: контейнерний та універсальний, із потенціалом до 760 тис. TEU (TEU – двадцятифутовий еквівалент, умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів, – ред.) та понад 5 млн тонн вантажу щорічно. Проєкт уже має готову тендерну документацію, із чіткими умовами участі, структурою ризиків та гарантіями підтримки з боку держави. Його втілення – одне з найважливіших завдань нового керівника Державного підприємства «Морський торговельний порт "Чорноморськ"» В'ячеслава Безрука.

Укрінформ попросив його оцінити реальний стан справ на підприємстві й розповісти про найближчі плани.

ЩО БУЛО: СИСТЕМНІ ПРОБЛЕМИ Й ПІВМІЛЬЯРДНА ЗАБОРГОВАНІСТЬ

– Пане В'ячеславе, якими були реальні показники роботи підприємства на момент, коли ви його очолили?

– Ситуація була непростю. З одного боку, у першому кварталі 2025 року порт обробив більше вантажів, ніж за такий же період 2024-го – 1042,9 тис. тонн проти 952,6 тис. тонн. Але позитивні цифри приховували системні проблеми, які тягнули підприємство вниз.

План капітальних інвестицій 2024 року було виконано лише на 8% – це при тому, що фінансово рік був одним із найкращих.

Контракти укладалися переважно не з власниками вантажів, а з посередниками. Порт обтяжений судовими справами та розглядом проваджень Антимонопольним комітетом України, що, зазвичай, не

на користь підприємства.

Додаткового вивчення потребує ситуація з так званими тимчасовими спорудами, які, по суті, є об'єктами нерухомості й використовуються безплатно, перетворивши державне підприємство на територію особистого збагачення, фактично вивівши з користування та оперативної діяльності підприємства гектари територій. Їхні власники на сумнівних умовах отримали переваги для своєї діяльності.

До цього додаються й інші факти: зокрема, передання портальних кранів портовим операторам, які в деяких випадках сплачують за них трохи більше ніж 15 тис. грн, втрата буксирного ринку, технічна база, яка фізично та морально зношена й не відновлювалася десятиліттями. Як на мене, усе це свідчить про системне знищення державного підприємства.

ПЕРШІ ЗМІНИ: РИНКОВЕ ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА ЕЛЕКТРОННІ ТОРГИ

– Що вдалося зробити за два місяці на посаді? І на чому ви зосередилися насамперед?

Ми розпочали пілотний проєкт, що дасть змогу надавати портові послуги через відкритий аукціон

– Передовсім зробив повний аналіз ситуації в порту, з'ясував проблеми – а їх дуже багато, – розставив пріоритети. Ми отримали підприємство з великими боргами, майже повною відсутністю процедур прозорих закупівель і, як я вже казав, електронного документообігу. Частину важливих напрямів, зокрема буксирний флот, було майже втрачено.

Але я відразу поставив чітку мету: навести лад у внутрішніх процесах і зробити порт ефективним і прибутковим.

Серед найперших кроків – вихід на платформу Prozorro.Продажі. Ми розпочали пілотний проєкт, що дасть змогу надавати портові послуги через відкритий аукціон. Це – ринкове ціноутворення, рівні умови для всіх, чесна конкуренція та кінець непублічним домовленостям.

Впроваджуємо електронний документообіг – цифрові процеси скоротять час, зменшать витрати й виведуть внутрішню взаємодію на якісно новий рівень.

Працюємо над збільшенням обсягів вантажопереробки, поліпшенням фінансових результатів діяльності підприємства. Адже це

напрямую впливає на відрахування до державного бюджету, що особливо важливо тепер, під час війни.

– Відомо, що в порту нема прямих контрактів із вантажовласниками. Як змінюватимете ситуацію?

– У пріоритеті тепер – укладання прямих договорів із вантажовласниками із застосуванням єдиних, уніфікованих тарифів. Це – боротьба з корупційними ризиками і шлях до підвищення ефективності підприємства.

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ: ЗБІЛЬШЕННЯ ВАНТАЖООБІГУ Й ВІДНОВЛЕННЯ БУКСИРНОГО ФЛОТУ

– Після істотного минулорічного зростання на початку 2025-го вантажообіг в портах Великої Одеси зменшився. Є шанси найближчим часом відновити колишні обсяги перевалки в Чорноморському порту?

Основу вантажопотоку тут традиційно становлять саме зернові культури

– Тепер сезонний спад надходження вантажів, на нього накладається загальне уповільнення вантажопотоків регіону. Деякі напрями діяльності доводиться переорієнтовувати. Ми зосередилися на критично важливих для економіки України, а саме: забезпечення стабільного експорту продовольства. Основу вантажопотоку тут традиційно становлять саме зернові культури – стратегічно важливий товар не лише для нашої держави, а й для світового ринку.

За перші чотири місяці 2025 року з оброблених 1,3 млн тонн вантажів 826,2 тис. тонн – саме зернові. Це понад 64% від загального обсягу перевалки.

Нині будуємо нову комерційну стратегію, яка містить прямі переговори з вантажовласниками, індивідуальні тарифні та логістичні пропозиції, модернізацію технічної бази, диверсифікацію вантажів.

Акцент робимо на розвиток перевантаження навалювальних вантажів – одного з ключових напрямів у сучасній портовій логістиці. З огляду на підвищення ролі України як аграрної держави та важливого постачальника сировини на світові ринки, нарощування потужностей у цьому сегменті є не лише стратегічно важливим, а й життєво необхідним.

– Чи вдається в Чорноморську відновити роботу буксирного флоту після майже повної втрати ринку буксирних послуг?

– Буксирний флот – це серце кожного порту, і я впевнений, що ДП «МТП “Чорноморськ”» має потужний потенціал для самостійного та якісного надання буксирних послуг і повернення лідерських позицій з надання таких послуг. На початку 2025 року відсоток задіяння державних буксирів становив приблизно 25%. З-поміж допущених до експлуатації були тільки два наші буксири: «Станіслав Стребко» та «Тігрис», решта – у руках приватних компаній.

Ми одразу ж узялися за подолання такої диспропорції. І вже 16 травня я підписав Наказ по підприємству про введення в експлуатацію буксира «Капітан Незавітін». Це відкриває перед підприємством нові можливості для повернення частки ринку буксирних послуг, яку останніми роками було втрачено на користь приватних операторів. Держава має всі ресурси, щоб надавати конкурентні послуги – і ми вже демонструємо це на практиці.

ПЛАНИ НА МАЙБУТНЄ: КОНЦЕСІЯ Й ПОНОВЛЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ПЕРЕПРАВИ

– Розкажіть про перспективи відновлення роботи паромної переправи в порту «Чорноморськ».

Повернення паромної лінії розширить спектр транспортних послуг порту

– Ми активно співпрацюємо з профільними міністерствами, міжнародними партнерами та операторами для налагодження паромної переправи. Повернення паромної лінії розширить спектр транспортних послуг порту, зменшить логістичне навантаження на автомобільні та залізничні перевезення, посилить транзитну роль України на міжнародному рівні, створить нові робочі місця та збільшить надходження до бюджету. Тому це питання – пріоритетне в нашій стратегії розвитку.

– Концесія порту Чорноморськ – один із найбільш обговорюваних проєктів. На якій він стадії?

– Я розумію ідею концесії як механізму, що дає змогу модернізувати термінали, оновити технічну базу, збільшити пропускну здатність порту та підвищити рівень сервісу. Водночас надзвичайно важливо зберегти стратегічний контроль

держави над ключовими активами, забезпечити прозорість процедури відбору концесіонера та дотримання соціальних гарантій для працівників.

Тепер концесійний проєкт щодо Першого та Контейнерного терміналів на фінальній стадії підготовки. Проведено ґрунтовні дослідження об'єктів державної власності, які планується передати в концесію, за участі міжнародних партнерів. На основі техніко-економічного обґрунтування надано позитивний висновок про доцільність втілення проєкту.

Важливою є участь профспілок у процесі: ми маємо бути впевненими, що будуть збережені робочі місця, виконані умови колективного договору, а працівники отримають належний соціальний захист.

– Попри війну, порт далі працює. Як підприємство виконує свої зобов'язання в умовах воєнного стану?

– Незважаючи на постійну загрозу, порт виконує всі функції і відіграє важливу роль у забезпеченні продовольчої безпеки не лише України, а й усього світу.

Ми беремо активну участь у реалізації «українського зернового коридору», який почав діяти після завершення «зернової ініціативи». Адміністрація порту щоденно працює над тим, щоб утримати наявні вантажопотоки й залучити нові, попри всі логістичні та безпекові виклики. Це наша принципова позиція: зберегти робочі місця, виконати соціальні зобов'язання перед трудовим колективом, а також забезпечити регулярні надходження до бюджетів усіх рівнів.

Діана Микитенко

<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3994656-vaceslav-bezruk-direktor-dp-mtp-cornomorsk.html>

З початку року МТП Чорноморськ обробив 1,3 млн вантажів

Майже дві третини вантажів, які цього року обробило держпідприємство – зернові культури.

Про це розповів директор ДП «Міжнародний торговельний порт «Чорноморськ» В'ячеслав Безрук в інтерв'ю Укрінформу.

Так, за перших чотирьох місяців 2025 року, із загальною обробленою 1,3 млн тонн вантажів, 826,2 тис. тис. – саме зернові культури, що складає майже 64% від загального обсягу перевалки.

За словами Безрука, через сезонний спад та загальне уповільнення вантажопотоків у регіоні, деякі напрямки діяльності порту доводиться переорієнтовувати.

«Ми зосередилися на критично важливих для економіки України, а саме: забезпечення стабільного експорту продовольства. Основу вантажопотоку тут традиційно становлять зернові – стратегічно важливий товар не лише для нашої держави, а й для світового ринку», – зазначив посадовець.

Безрук додав, що підприємство й надалі робитиме акцент на розвитку перевантаження навалювальних вантажів, а нарощування потужностей у цьому сегменті, на його думку, є не лише стратегічно важливим, а й життєво необхідним.

Раніше також стало відомо, що наразі концесія терміналів у порту Чорноморськ перебуває на фінальній стадії підготовки.

<https://usm.media/z-pochatku-roku-mtp-chornomorsk-obrobiv-13-mln-vantazhiv/>

Міжнародна конференція "Просування блакитної економіки через гендерну рівність"

Одеський національний морський університет з гордістю повідомляє, що проректорка з наукової роботи Ірина Владиславівна Савельєва виступить спікером на Міжнародній конференції 2025 року «Просування блакитної економіки через гендерну рівність», організатором якої виступає World Maritime University.

Ірина Владиславівна поділиться українським поглядом на стійкість морського сектору, роль жінок у ініціативах блакитної економіки, а також розповість про досвід реалізації проекту «Блакитні ворота», що фінансується Європейським Союзом. Участь у цій міжнародній події є вагомим кроком до зміцнення позицій ОНМУ на світовій арені, а також можливістю обмінятися досвідом з провідними професіоналами галузі та зробити свій внесок у діалог щодо сталого морського майбутнього.

Ми пишаємося досягненнями нашого університету та з нетерпінням очікуємо нових можливостей для міжнародного співробітництва!

#ОНМУ #BlueEconomy #ГендернаРівність #WorldMaritimeUniversity
#BlueGates

<https://onmu.org.ua/ua/arkhiv-novin/4111-women-day-sea-wmu-2025.html>

Білгород-Дністровський порт відкриє новий транзитний маршрут до ЄС

Білгород-Дністровський порт до кінця року планує здійснювати поставки транзитних вантажів з Азії до країн ЄС.

Маршрут пролягатиме через території Молдови та Румунії, повідомив перший заступник директора порту Ігор Білик.

Так, маршрут Білгород-Дністровський – Галац (Румунія) має протяжність 320 км: територією України – 182 км, територією Молдови – 129 км, територією Румунії – 9 км.

Новий маршрут поставок до ЄС залізницею став можливим завдяки капітальній реконструкції залізничної ділянки «Бендери-Бессарабська-Етулія-Джурджулешть» у Республіці Молдова.

Вартість масштабної модернізації 230 км залізниці становить 108 млн євро і реалізується за підтримки Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції та розвитку.

Виконавцем робіт за підсумками конкурсу обрали ТОВ «Теміржол жендеу», що входить до складу групи компаній «Қамқор Менеджмент» з Казахстану. Роботи розпочалися у 2022 році і завершаться цього року.

Завершення робіт дасть змогу зняти обмеження за масою та швидкістю руху поїздів (зросте до 90 км/год) і сприятиме підвищенню рівня безпеки, скороченню термінів доставки вантажів і створенню оптимальних умов для ефективної експлуатації залізничної ділянки.

Дільниця має важливе значення для транзитної логістики в регіоні та слугує сполучною ланкою між залізничними системами України, Молдови та ЄС.

Раніше USM повідомляв, що в Укрзалізниці пояснили, чому до Південного возити зерно дешевше, ніж до Одеси й Чорноморська

<https://usm.media/bilgorod-dnistrovskij-port-vidkri%dl%94-novi>

j-tranzitnij-marshrut-do-%d1%94s/
