

Будівництво, транспорт і логістика, інвестиції, торгівля: ключові напрямки українсько-польського діалогу

У межах розширеного українсько-польського діалогу з відновлення відбулися фахові робочі групи за участю представників урядів обох країн та бізнесу. Кожна з чотирьох груп зосередилася на окремому напрямі українсько-польської співпраці: торгівля, інвестиції, транспорт і логістика, та будівництво.

Фокус діалогу – конкретні напрями післявоєнного відновлення України, можливості залучення польського бізнесу до реалізації інфраструктурних проєктів, покращення логістичних зв'язків та розвиток економічної співпраці.

Сторони поглибили взаєморозуміння щодо ключових пріоритетів відновлення України та ролі Польщі в цьому процесі. Було досягнуто домовленості продовжувати системний діалог, підтримувати постійний обмін проєктними ініціативами та практичними напрацюваннями, а також спільно планувати наступні конкретні кроки у кожному з визначених напрямів співпраці.

У робочій групі з питань торгівлі взяли участь Надзвичайний і Повноважний Посол України в Республіці Польща Василь Боднар, голова Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури Сергій Сухомлин, віцепрезидент Торгово-промислової палати Ростислав Коробка та заступниця Міністра аграрної політики та продовольства Людмила Шемелинець. Основна увага була зосереджена на усуненні бар'єрів у торгівлі, підвищенні ефективності товарообміну між країнами та визначенні пріоритетних секторів для економічного партнерства.

Робоча група з логістики, до якої увійшли заступники Міністра розвитку громад та територій Сергій Деркач, Андрій Кашуба та Олексій Балеста, розглянула перспективи розвитку транспортної інфраструктури між Україною та Польщею. Основними темами стали модернізація пунктів пропуску, покращення залізничного сполучення, розвиток морського та річкового транспорту та перспективи відкриття повітряного простору України.

У робочій групі з питань інвестицій взяли участь заступники Міністра розвитку громад та територій Марина Денисюк та Костянтин Ковальчук. Група обговорила можливості для залучення іноземного капіталу в українські регіони, зокрема в контексті повоєнного відновлення.

Робоча група з будівництва працювала під керівництвом заступниці Міністра розвитку громад та територій Наталії Козловської. Учасники обговорили перспективи реалізації спільних проєктів у сферах житлового, інфраструктурного та промислового будівництва. Було наголошено на цінності польського практичного досвіду й кадрового ресурсу, які можуть бути застосовані в українських проєктах з відновлення.

Посол України в Польщі Василь Боднар підкреслив стратегічну вагу такої взаємодії та висловив впевненість у її довготривалому розвитку.

«Це лише початок. Перед нами – великий обсяг спільної роботи. Я переконаний, що ці робочі групи переростуть у постійні напрямки стратегічної співпраці між нашими країнами», – зазначив пан Посол.

Зустріч підтвердила зацікавленість польської сторони у відновленні України, що відкриває нові перспективи для двостороннього партнерства, заснованого на взаємній підтримці, інтересах та спільному баченні майбутнього регіону.

<https://mindev.gov.ua/news/budivnytstvo-transport-i-lohistyka-investytsii-torhivlia-kliuchovi-napriamky-ukrainsko-poliskoho-dialohu>

В Одесі відзначили 12-річчя Адміністрації морських портів України

Адміністрація морських портів України відзначила 12 років з дня створення підприємства. У святковому заході взяли участь представники центральної влади, Військово-Морських Сил Збройних Сил України, Одеської обласної військової адміністрації та Південного регіонального управління Державної прикордонної служби України.

Під час урочистостей працівникам АМПУ вручили відзнаки за професіоналізм, відданість справі та внесок у стабільне забезпечення роботи портів України під час війни.

У своєму вітальному слові заступник Міністра розвитку громад та територій України Андрій Кашуба підкреслив роль АМПУ як стратегічної опори логістичної системи країни, що продовжує працювати навіть в умовах війни.

«Понад 4,5 тисячі працівників щодня забезпечують роботу українських портів. Навіть під загрозами обстрілів і в умовах війни система не зупиняється. Український експорт доходить до 54 країн світу, підтримуючи продовольчу безпеку на глобальному рівні. АМПУ координує роботу всієї портової системи: впроваджує цифрові рішення, працює над прозорістю та ефективністю, забезпечує безпеку і надійність роботи кожного порту. Це приклад того, як критична інфраструктура може не лише вистояти, а й трансформуватися. Я дякую кожному з вас за те, що тримаєте логістику, зберігаєте працездатність портів, підтримуєте економіку, допомагаєте Україні перемагати щоденною, наполегливою працею», – наголосив Андрій Кашуба.

Голова Одеської ОВА Олег Кіпер також приєднався до привітань:

«Система портів – це серце економіки країни. Ми не забудемо,

як у серпні 2023 року перше судно вирушило з Одеси – тоді місто стояло й дивилося, як починається нове життя. За цей час – понад 125 млн тонн продукції. Це наш експорт, наш імпорт, наша життєва сила. Ви – основа логістичного хабу, і ваша робота сьогодні незамінна. Щиро бажаю натхнення, здоров'я, і щоб усе вдавалося».

До учасників заходу звернувся Голова ДП «АМПУ» Олександр Семирга. Він подякував колективу підприємства за віддану роботу, здатність адаптуватися до нових умов і забезпечувати безперебійну діяльність портів навіть під час бойових дій.

<https://www.uspa.gov.ua/news/v-odesi-vidznachyly-12-richchya-administracziyi-morskyh-portiv-ukrayiny>

Україна зможе експортувати 22,4 млн тонн кукурудзи у новому сезоні – Atria Brokers окреслили пріоритетні ринки

Після падіння поставок у 2024/25 МР українські експортери орієнтуються на відновлення обсягів у новому сезоні.

У 2025/26 МР обсяг експорту кукурудзи з України може сягнути 22,4 млн тонн, що на 7% більше порівняно з очікуваними 20,9 млн тонн у 2024/25 МР. Про це йдеться в аналітичному прогнозі Atria Brokers, представленому на форумі «Глобальні ринки і фронтові реалії: майбутнє зернового експорту України».

Найбільшим ринком збуту, попри потенційне зниження попиту через збереження безмитного імпорту кукурудзи зі США, залишиться ЄС – поставки сюди можуть досягти 8 млн тонн.

Турецький ринок, як очікується, збереже стабільно високий

попит – близько 4 млн тонн, але на рівень закупівель впливатимуть цінові умови та регуляторна політика щодо ГМО. У Єгипті зберігається традиційно стійкий попит, і обсяги можуть сягнути 2 млн тонн.

Певний експортний потенціал з'явився і в Індії – на тлі зростання внутрішнього споживання кукурудзи та безмитного імпорту для виробників крохмалю, українські постачальники отримують вікно для розширення присутності на цьому ринку.

Водночас у Китаї, навіть за умови зростання імпорту, українська кукурудза навряд чи зможе конкурувати з бразильською через цінову та логістичну перевагу останньої; очікуваний обсяг постачання становить лише близько 1 млн тонн.

На тлі зростаючих перспектив у новому сезоні, поточний 2024/25 МР демонструє негативну динаміку. За даними митної статистики, Україна експортувала зернові до 70 країн світу, однак сумарні обсяги постачання скоротилися на 6,6 млн тонн. Зокрема, експорт кукурудзи зменшився з 20,2 до 15,7 млн тонн (–22%), а пшениці – з 15,8 до 13,7 млн тонн (–13%).

Основними напрямками збуту залишаються ЄС, на який припадає 44% усіх поставок зернових (зокрема, 7,6 млн тонн пшениці та 4,7 млн тонн кукурудзи), Північна Африка (34%: 4,2 млн тонн пшениці та 2,4 млн тонн кукурудзи) та Азія, яка забезпечує 21% загального експорту (3,9 млн тонн кукурудзи та 1 млн тонн пшениці).

За оцінкою Atria Brokers, конкурентоспроможність української кукурудзи у 2025/26 році визначатиметься поєднанням кількох факторів: доступністю логістики, регуляторними бар'єрами (зокрема, щодо вмісту ГМО), а також умовами торгівлі на цільових ринках.

Зростання внутрішнього попиту в азійських країнах та географічне диверсифікування поставок можуть підтримати експортну активність, створивши передумови для відновлення й подальшого розширення присутності України на глобальному ринку.

Також напередодні USM писав, що українські агроекспортери шукають нові ринки через мита ЄС.

<https://usm.media/ukrajina-zmorzse-eksportuvaty-224-mln-tonn-k-ukurudzy-atrria-brokers-okreslyly-priorytetni-rynky/>

Захист портів виріс з 50% до 95%, – Одеська ОВА

Протягом 2024-2025 років Одеська ОВА провела перевірку портів та підвищила рівень захищеності з 50% до 95%.

Про це стало відомо під час Ukrainian Transport Forum 2025.

Як зазначив заступник голови Одеської ОВА Сергій Кропива, була організована перевірка безпеки портів та портових об'єктів. Зокрема, були виявлені та усунені недоліки, а також підвищена захищеність критичної інфраструктури.

«У межах міжнародної співпраці іноземні партнери надали важливе обладнання, серед якого – лоцманські катери, генератори та бони. Також у Чорному морі Туреччина, Румунія і Болгарія створили мінно-тральну групу», – йшлося під час презентації.

Нагадаємо, в Одесі 10 червня пройшов Ukrainian Transport Forum 2025 – національна платформа для стратегічного діалогу між державою, бізнесом та лідерами галузі.

<https://usm.media/zahist-portiv-viris-z-50-do-95-odeska-ova/>

Укрферрі: Україна може стати одним із хабів поромних перевезень на Чорному морі

У судноплавній компанії «Укрферрі» розповіли, які перспективні напрямки для поромів можуть проходити через українські порти. Про це йшлося у презентації «Укрферрі» на Ukrainian Transport Forum 2025.

Україна має всі можливості стати одним із хабів поромних перевезень на Чорному морі. В «Укрферрі» зазначили, що бачать наразі щонайменше три довгострокові, перспективні напрямки, два з яких проходять через Україну:

- Україна – Грузія;
- Україна – Туреччина;
- Болгарія – Грузія.

Попри це, існує низка проблемних питань. Наприклад – проблема можливості організації залізнично-поромних перевезень, яка пов'язана з виходом «Укрзалізниці» з низки багатосторонніх міжнародних договорів та технічних угод, у яких брала участь Росія.

Зокрема, йдеться про вихід УЗ із багатосторонньої угоди про інформаційний обмін та відсутність у базах даних інформації про проведені деповські ремонти вагонів, які після початку військових дій залишалися на території України. Це призвело до неможливості руху таких вагонів мережею залізниць Закавказзя та Середньої Азії.

В «Укрферрі» зазначили, що розв'язати проблему могли б двосторонні договори з іншими залізничними адміністраціями. Але підписання та реалізація таких договорів необхідні вже зараз, на етапі підготовки до відновлення залізнично-поромного сполучення. Вирішення цих питань має бути частиною державної політики, а не ініціативою бізнесу, додали в компанії.

Раніше USM повідомляв, що «Укрферрі» відновлює поромне

сполучення Чорноморськ – Батумі.

<https://usm.media/ukrferri-ukra%97na-mozhe-stati-odnim-iz-habiv-poromnih-perevezen-na-chornomu-mori/>
