

Кабмін змінив порядок видачі посвідчення особи моряка

У межах експериментального проєкту українські моряки зможуть отримувати посвідчення за кордоном.

Під час засідання у середу, 18 червня, Кабмін погодив пропозицію Мінрозвитку громад і Адміністрації судноплавства, пише Судово-юридична газета.

Мова йде про реалізацію експериментального проєкту щодо прийняття у громадян України, які перебувають за межами України, документів для оформлення, видачі, обміну посвідчення особи моряка.

Проєкт планують запри упродовж двох років, але не більше періоду дії воєнного стану.

«Установлено, що розміщений за межами України відокремлений підрозділ ДП «Сервісний центр морського та річкового транспорту» здійснює прийняття документів для оформлення, видачі, обміну посвідчення особи моряка громадянам України, які перебувають за межами України», – йдеться у повідомленні.

Також внесені зміни до постанов уряду від 26.06.2015 №441 «Про посвідчення особи моряка» і від 18.10.2017 №784 «Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного демографічного реєстру та надання з нього інформації, взаємодії між уповноваженими суб'єктами, а також здійснення ідентифікації та верифікації».

Зокрема, замінено суб'єкта видачі посвідчення особи моряка з капітана морського порту на Адміністрацію судноплавства, зокрема через ДП «Сервісний центр морського та річкового транспорту».

Запроваджено процедуру оформлення посвідчень особи моряка із використанням засобів Єдиного державного демографічного реєстру, шляхом створення та впровадження відомчої інформаційної системи посвідчень особи моряка, яка призначена для ведення обліку даних, власником якої буде Адміністрація

судноплавства.

Передбачено строк зберігання неотриманого в установленому порядку заявником посвідчення особи моряка, а саме, протягом 2-х років посвідчення зберігається та у разі його неотримання визнається недійсним та знищується.

Нагадаємо, також з початку 2025 року українські моряки можуть отримувати ПОМ (посвідчення особи моряка) на 10 років.

<https://usm.media/kabmin-zminiv-poryadok-vidachi-posvidchennya-osobi-moryaka/>

Верховна Рада не підтримала «олійні правки» щодо експорту сої та ріпаку

Парламент не підтримав правку №40 до законопроекту №13134, яка мала на меті впровадження 10% експортних мит на сою та ріпак. Про це повідомляє громадська спілка «Всеукраїнська Аграрна Рада» (ВАР).

«Верховна Рада України не підтримала олігархічну правку №40 до законопроекту №13134, яка мала на меті обмежити експорт сої та ріпаку, штучно посилити монополії на ринку переробки та виштовхнути малий і середній агробізнес з виробничого процесу», – йдеться у повідомленні.

Зокрема у ВАР наголосили, що правка була непрозорою, суперечила принципам вільної конкуренції та міжнародним зобов'язанням України в межах Зони вільної торгівлі з ЄС.

«Особливо обурює те, що цю дискримінаційну правку намагалися цинічно «вшити» в законопроект про ліки – №13134, який жодним чином не стосується аграрної політики. Це свідчить про бажання ухвалити рішення кулуарно, без фахових дискусій і без

врахування думки фермерської спільноти», – підкреслили в спілці.

Як раніше повідомляв USM, нещодавно УЗА звернулась до Верховної Ради України з вимогою відхилити запропоноване введення експортних обмежень на олійні культури.
<https://usm.media/verhovna-rada-ne-pidtrimala-olijni-pravki-sh-hodo-eksportu-so%dl%97-ta-ripaku/>

Чорноморський ринок фрахту застиг в очікуванні нового сезону

Попри збереження ставок на сталому рівні, учасники ринку покладають надії на пожвавлення разом із початком нового врожайного сезону.

Фрахтовий ринок у портах Великої Одеси та на Дунаї тримається у «завмерлому» стані: ставки залишаються без істотних коливань, а обсяги перевезень поки що не демонструють активного зростання. Про це повідомляють Spike Brokers.

Перевезення «хендісайзами» з Чорноморська до східного узбережжя Іспанії пропонується за 17–19 доларів за тонну, а в напрямку Італії – 16–17 доларів за тонну.

Для «костерів» із Ізмаїла доставлення вантажів до Італії зберігається на рівні 29–30 доларів за тонну, тоді як перевезення на коротких маршрутах, як-от Ізмаїл – Румунія, коштує 8–9 євро за тонну.

Учасники ринку зазначають: основні зміни очікуються ближче до старту нового зернового сезону, коли активізується попит на тоннаж і з'являться додаткові обсяги для відправок. Це може дати імпульс для підвищення фрахтових ставок і покращення

завантаженості флоту.

Також, як напередодні писав USM, деякі контейнерні лінії припинили заходи в порти України через обстріли.

<https://usm.media/czornomorsjkyj-rynok-frachtu-zastyh-w-oczekiwanni-novoho-sezonu/>

АМПУ закуповує багатофункціональне судно для Дунайських портів

У рамках програми RELINC за фінансової підтримки Міжнародного банку реконструкції та розвитку АМПУ оголосило закупівлю спеціалізованого нафтозбірного судна для портів на річці Дунай.

Багатофункціональне судно виконуватиме кілька ключових завдань:

- Збір нафтопродуктів та сміття з поверхні води
- Робота як буксир-кантовщик для маневрування суден
- Участь у локалізації пожеж на суднах і портових спорудах

Це підвищить стійкість портів до екологічних і технічних викликів та забезпечить швидке реагування на надзвичайні ситуації в умовах війни.

Закупівля проходить через Prozorro відповідно до стандартів Світового банку та принципів прозорості.

Детальніше:

<https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2025-06-12-009463-a...>

Порт Чорноморськ: Приватна тяга – відповідь на тарифну нерівність

Запровадження експериментального проєкту із приватною локомотивною тягою до порту Чорноморськ може стати одним із рішень проблеми тарифної нерівності між морськими портами України. Таку ініціативу озвучили під час виїзного засідання Комітету з питань розвитку транспортної інфраструктури при УСПП, що відбулося на базі ДП «Морський торговельний порт Чорноморськ».

Заступник директора з економіки порту Чорноморськ Павло Подолян звернув увагу на те, що тарифи на залізничні перевезення до порту Чорноморськ є суттєво вищими ніж в інші порти. Причина – подовжений маршрут, що додає до вартості перевезення до 150 грн за тону вантажу. Що, за словами Подоляна, знижує конкурентоспроможність порту, ускладнює залучення інвестицій, зокрема в контексті планів щодо концесій, створює нерівні умови для учасників ринку.

«Ми розглядаємо альтернативні варіанти вирішення цієї проблеми. Зокрема реанімації експериментального проєкту з впровадження приватної тяги на базі порту Чорноморськ», – відзначив Подолян.

Він також наголосив, що рішення про встановлення такої тарифної відстані приймалося на рівні структурних підрозділів АТ «Укрзалізниця», тоді як скасування залежить від державного регулятора – профільного міністерства. На думку представників порту, така ситуація лише підкреслює необхідність створення незалежної Національної комісії з регулювання у сфері транспорту (НКРТ).

«Введення залізничного тарифу на порт «Чорноморськ», наскільки нам відомо, приймалося структурним підрозділом УЗ. А відміна цього тарифу залежить від державного регулятора в

особі профільного Міністерства. Це яскравий приклад необхідності реформ, адже незрозуміло хто насправді тут регулятор», – відзначив Подолян.

Чому возити зерно до порту Чорноморськ дорожче

Відзначимо, що у 2022 році після удару РФ по залізничній інфраструктурі УЗ закрила рух на ділянці Помічна-Колосівка регіональної філії “Одеська залізниця” і перенаправила весь вантажопотік за більш довгим маршрутом Помічна – Подільськ – Одеса-Застава І. Нині рух поїздів на ділянці Помічна-Колосівка відновлено. Проте, УЗ все одно продовжила відправляти залізничні состави до порту Чорноморськ за більш довгим маршрутом.

В УЗ своєю чергою наголошують, що різниця у вартості залізничних перевезень до портів Південний, Одеса та Чорноморськ зумовлена інфраструктурними обмеженнями, а не наданням преференцій певним портам.

Вантажі до порту Південний прямують коротшим маршрутом Помічна–Колосівка (через Вознесенський міст), тоді як порти Чорноморськ і Одеса обслуговуються через Подільськ. Мовляв, це пов’язано з обмеженою пропускною спроможністю маршруту Помічна–Колосівка, яка ще зменшилася через системні удари по енергетичній системі, що спричинило обмеження в електроживленні ділянки.

Внаслідок агресії РФ зазнала руйнування значна кількість об’єктів енергетики (електростанції, районні електropідстанції, ПЛ-110 (150)-330 кВ власності НЕК «Укренерго», ДТЕК), що призвело до нестабільної роботи енергосистеми України, зокрема в Одеському, Миколаївському та Кіровоградському регіонах.

Водночас в УЗ визнають наявність спірного питання, і додають, що наразі проблема різних тарифних відстаней між портами розглядається на рівні Міністерство розвитку громад та територій України.

«Розвиток портової галузі має розглядатися в комплексі. Чому тоді не обговорюються різні портові збори з АМПУ? Щодо залізниці, то порти на різній відстані знаходяться. І різне торфоутворення -це точно не дискримінація», – зауважив

заступник директора департаменту технології перевезень та комерційної роботи АТ «Укрзалізниця» Валерій Ткачов.

Нагадаємо, 5 квітня змінився план формування поїздів, що прямують до Одеського порту. Водночас Європейська Бізнес Асоціація закликала Укрзалізницю переглянути рішення, що стосується зміни тарифних відстаней між транзитними пунктами у напрямку портів Чорноморськ та Одеса, а також орієнтуватися на найкоротші маршрути при тарифікації перевезень.

<https://www.railinsider.com.ua/port-chornomorsk-pryvatna-tyaga-taryfy/>
