

Наша мета – відновити українське агро, зробити його інноваційним, – Коваль

Стратегія української аграрної галузі фокусується на кількох напрямках. Зокрема мова йде про залучення інвестицій.

Про це повідомив міністр аграрної політики та продовольства України Віталій Коваль в межах Конференції з відновлення України #URC2025.

«Розповів, що наша мета – не просто відновити українське агро, а зробити його інноваційним, енергоефективним та екологічно відповідальним», – зазначив міністр.

За його словами, стратегія розвитку галузі до 2030 року фокусується на ключових напрямках: розмінування та повернення землі до життя і залучення інвестицій.

«Розмінування – це наше першочергове завдання. 1,9 млн га потенційно забруднених сільськогосподарських земель – це не лише економічні втрати, а й щоденна небезпека для наших фермерів», – підкреслив Віталій Коваль.

Щодо залучення інвестицій, наразі агросектор є центром економічної відбудови України та вже забезпечує майже 60% українського експорту. Також міжнародних партнерів запросили долучитись до інвестицій у переробку, логістику й агротехнології.

«Окремо наголосив на відбудові іригаційної інфраструктури. У результаті підриву Каховської ГЕС було зневоднено до 94% зрошуваних земель на Херсонщині. А це призвело до численних наслідків й в інших регіонах», – розповів міністр.

Він також подякував Інституту Тоні Блера (TBI) за організацію надважливої розмови та зазначив, що TBI є надійним партнером, що надає стратегічну підтримку Україні. Команда Інституту проводить ключові дослідження та готує аналітику, яка допомагає зрозуміти реальну картину. Наприклад, через

замінування земель втрати експорту сягають \$4,3 млрд на рік. «Закликав партнерів і спільно боротися з дезінформацією про українське агро. Така співпраця ще більше допоможе нам доносити правду до міжнародних партнерів та залучати їхню підтримку для трансформації українського агросектору», – додав Віталій Коваль.

<https://usm.media/nasha-meta-vidnoviti-ukra%dl%97nske-agro-zrobiti-jogo-innovacziijnim-koval/>

Ціни на зерно ростуть, поки порти чекають на збільшення обсягів

Аналітики Spike Brokers фіксують активність на ринку пшениці, кукурудзи та соняшникової олії на базисі DAP Одеса.

На другому тижні липня аналітики Spike Brokers зафіксували укладання угод щодо поставок пшениці, кукурудзи та соняшникової олії на базисі DAP Одеса, а також FCA Чоп для кукурудзи.

Збирання врожаю в Україні йде повільніше, ніж торік. Попри це, Україна зберігає лідерство у постачанні м'якої пшениці (60,4%) та кукурудзи (55,6%) до ЄС. Водночас зросла частка експорту української сої – до 10,8%.

Ціни на пшеницю в портах Одеси дещо зросли на тлі затримки жнив. Найближчі липневі позиції викликають підвищену увагу трейдерів. Очікується, що з початком масового збирання ціни можуть знизитися. Індикації покупців:

- DAP Одеса (12,5%) – \$213–215,
- DAP Одеса (11,5%) – \$211–213,
- DAP Одеса (фураж) – \$203–205.

Активність продавців нового врожаю кукурудзи зросла, проте покупці утримуються через очікування рекордної глобальної пропозиції. У портах Одеси за тиждень законтрактували близько 100 тис. т, однак загальна динаміка залишається стриманою:

- DAP Одеса – \$200–205,
- FCA кордон – €186–188.

Ціни на ячмінь тимчасово підтримані затримками збору, проте основна експортна активність очікується до вересня, після цього можливе зниження. Ціни за умовами DAP Одеса – \$205–207.

Тим часом на ринку зростає невизначеність через потенційне введення 10% експортного мита. Збирання йде дуже повільно, що посилює напругу:

- DAP Одеса – \$535–545,
- DAP завод – \$590–600 (з ПДВ).

Також, як напередодні повідомляв USM, попри війну, в Україну повернулися всі західні трейдери, які залучають до \$15 млрд для експорту.

<https://usm.media/ciny-na-zerno-rostutj-poky-porty-czekajutj-na-zbiljszennia-obsiahiv/>

ГУР ідентифікувало ще 20 суден російського «тіньового флоту»

ГУР МО України ідентифікувало ще 20 суден російського та 11 – іранського «тіньового флоту».

Відтепер портал War&Sanctions містить дані про 626 суден «тіньового флоту» РФ та Ірану загальним дедвейтом майже 67 млн тонн, повідомили в ГУР.

Ідентифіковані 20 танкерів російського «тіньового флоту», які,

не маючи належного західного страхування, забезпечують російські морські експортні потоки нафти та нафтопродуктів із портів у Балтійському та Чорному морях, а також з арктичного та тихоокеанського регіонів до Індії, КНР та інших країн, застосовуючи оманливі й високоризиковані практики судноплавства.

Аби забезпечити надходження від експорту викопного палива, агресор продовжує розширювати мережу флоту, залучаючи нові застарілі танкери, зареєстровані не лише в РФ, а й на «примарних» власників та менеджерів у дружніх до РФ юрисдикціях (Сейшельські острови, КНР, Сінгапур, Азербайджан, Індія), що ходять під зручними прапорами Панами, РФ, Сьєрра-Леоне тощо.

Частина ідентифікованих танкерів пов'язана з російськими компаніями, у тому числі підсанкційними, зокрема: АТ «Волготанкер», ТОВ «Волготранс», ТОВ «Роузвуд Шиппінг», ТОВ «Энея», ТОВ «СБК Долина», ТОВ «Родные поля», а також ТОВ «Стаксель».

ТОВ «Стаксель» перевозило мазут танкером «Волгонефть-212», який затонув у грудні минулого року в районі Керченської протоки. Аварія призвела до розливу мазуту та екологічної катастрофи.

Раніше USM повідомляв, що в Нідерландах затримали керівників компанії, яка постачала запчастини для тіньового флоту Росії.
<https://usm.media/gur-identifikuvalo-shhe-20-suden-rosijskogo-tinovogo-flotu/>

У Мінрозвитку відбулась зустріч Координаційної ради з

представниками портового бізнесу

10 липня під головуванням заступника Міністра розвитку громад та територій України Андрія Кашуби відбулась зустріч Голови Координаційної ради з питань розвитку конкурентного середовища у морських портах, голів робочих груп Координаційної ради та представників бізнес-спільноти.

У зустрічі взяли участь представники провідних бізнес-асоціацій – Європейської Бізнес Асоціації, Американської торговельної палати в Україні, Асоціації міжнародних експедиторів України, а також окремі представники портового бізнесу.

Захід був спрямований на підтримку відкритого діалогу з учасниками морської галузі та вироблення ефективного формату подальшої взаємодії.

Під час обговорення порушувалися як організаційні питання щодо взаємодії робочих груп із бізнесом, так і низка актуальних тем, зокрема:

- механізм користування землями під акваторіями портів;
- необхідність запровадження порядку компенсацій інвестицій;
- формування прозорих тарифів та рівного доступу до об'єктів портової інфраструктури;
- спрощення процедур реалізації інвестпроектів і формальностей у портах;
- безпекові виклики та інтеграція в європейський логістичний простір.

«Спільна робота має бути зосереджена не на точкових питаннях окремих компаній, а на системних змінах, які забезпечать комфортні та прозорі умови для розвитку портової інфраструктури і залучення приватного капіталу», – наголосив Андрій Кашуба.

Мінрозвитку запрошує бізнес брати активну участь у засіданнях робочих груп Координаційної ради та у розгляді конкретних напрацювань. Координаційна рада працює відкрито та конструктивно, підтримуючи сталу співпрацю з усіма учасниками портової галузі.

<https://mindev.gov.ua/news/u-minrozvytku-vidbulas-zustrich-koodynatsiinoi-rady-z-predstavnykamy-portovoho-biznesu>

НАБУЛА ЧИННОСТІ КОНВЕНЦІЯ ПРО ЕКОЛОГІЧНУ УТИЛІЗАЦІЮ СУДЕН

26 червня 2025 року набула чинності Гонконзька міжнародна конвенція щодо безпечної та екологічної утилізації суден (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009), це відбулось через 14 років після її прийняття Міжнародною морською організацією (IMO) в 2009 році в Гонконзі.

Гонконзька конвенція була прийнята на Дипломатичній конференції, що відбулася в Гонконгу (Китай) у травні 2009 року, та розроблена за участю держав-членів IMO та неурядових організацій, а також у співпраці з Міжнародною організацією праці та сторонами Базельської конвенції про контроль за транскордонним перевезенням. Гонконгська конвенція мала набрати чинності, після того, як будуть виконані певні критерії, включаючи ратифікацію не менше 15 державами, що становлять не менше 40% світового торговельного флоту за валовим тоннажем, та мають потужності з утилізації суден не менше 3% від валового тоннажу об'єднаного торговельного флоту цих держав.

Наразі до Гонконгської конвенції долучилися: Бангладеш,

Бельгія, Бонайре Сінт-Естатіус і Саба (Карибські Нідерланди), Гана, Данія, Естонія, Індія, Іспанія, Конго, Ліберія, Люксембург, Мальта, Маршалові Острови, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Панама, Пакистан, Португалія, Сао Томе і Прінсіпі, Сербія, Туреччина, Франція, Хорватія та Японія. Україна не ратифікувала Гонконгську конвенцію. Ратифікація конвенції означає, що країна офіційно приєднається до неї та зобов'язується виконувати її положення.

Загалом держави, які ратифікували Гонконгську конвенцію, представляють близько 45,81% світового торговельного флоту, а їхній сукупний обсяг утилізації суден за попередні 10 років становить 23,85 млн тон, що еквівалентно 3,31% бруто-тоннажу. Ратифікація конвенції означає, що країна офіційно приєднається до неї та зобов'язується виконувати її положення.

Гонконгська конвенція – це міжнародний договір, який регулює безпечну та екологічно безпечну утилізацію суден, що виводяться з експлуатації. Він також відомий як Міжнародна конвенція про безпечну та екологічно безпечну утилізацію суден. Конвенція зобов'язує країни-учасниці забезпечити, щоб судна, утилізовані на їх території, відповідали певним стандартам безпеки та екологічним вимогам. Вона також покладає відповідальність за утилізацію на державу прапора судна та державу, де відбувається утилізація.

Основні положення Гонконгської конвенції:

Безпечна утилізація суден – Конвенція встановлює стандарти для безпечної утилізації суден, включаючи вимоги до проектування, будівництва, обладнання та експлуатації суден.

Екологічна безпека – Конвенція вимагає, щоб утилізація суден не шкодила навколишньому середовищу.

Відповідальність – Конвенція покладає відповідальність за утилізацію суден на державу прапора судна та державу, де відбувається утилізація.

Інвентаризація шкідливих матеріалів – Конвенція вимагає, щоб судна мали перелік шкідливих матеріалів, які містяться на борту, таких як азбест, свинець та ртуть.

Сертифікація – Конвенція передбачає систему сертифікації суден, які відповідають її вимогам.

Взаємне визнання – Конвенція передбачає взаємне визнання сертифікатів відповідності між державами-учасницями.

Кожне судно, яке підлягає утилізації, повинно мати на борту Перелік небезпечних матеріалів, визначених Гонконзькою конвенцією. Перелік небезпечних матеріалів, застосування яких заборонено або обмежено на суднобудівних підприємствах, судноремонтних заводах та суднах держав-сторін, наведено у Додатку до Гонконгської конвенції. Судна повинні проходити первісний огляд для перевірки переліку небезпечних матеріалів, огляди протягом експлуатації та заключний огляд перед утилізацією судна.

Підприємства з утилізації суден повинні розробити План з утилізації суден на підприємстві, в якому буде вказано спосіб утилізації кожного конкретного судна залежно від його характеристик та переліку небезпечних матеріалів. Держави-сторони повинні забезпечити відповідність підприємств щодо утилізації суден під їх юрисдикцією положенням Гонконгської конвенції.

Наслідки ратифікації Гонконгської конвенції для країни що її ратифікує:

Покращення екологічної ситуації – Конвенція сприятиме більш екологічно безпечній утилізації суден, що зменшить забруднення навколишнього середовища.

Збереження здоров'я людей – Безпечна утилізація суден зменшить ризики для здоров'я працівників, зайнятих у цій сфері, та для населення, яке проживає поблизу місць утилізації суден.

Підвищення міжнародного іміджу країни – Ратифікація конвенції продемонструє прихильність країни до міжнародних екологічних стандартів і зобов'язань, що може покращити її міжнародний імідж.

Розвиток галузі утилізації суден – Конвенція може сприяти розвитку галузі утилізації суден в країні, якщо будуть створені необхідні умови та інфраструктура.

<https://shipregister.ua/nabula-chynnosti-konvencziya-pro-ekologichnu-utylizacziyu-suden/>
