

Одеський порт замовив термомодернізацію автобази за понад 22 млн грн

ДП «Одеський морський торговельний порт» за результатами тендеру замовило термомодернізацію автобази у ТОВ «Інтеріор Групп».

Про це свідчать дані тендеру в системі Prozorro.

Вартість робіт – 22,7 млн грн. Передбачається, що роботи завершать за п'ять місяців після виплати авансу в розмірі 40% (9,04 млн грн). До модернізації входить заміна вікон і дверей, підсилення та утеплення стін, ремонт покрівлі, водопроводу й каналізації, монтаж геліосистеми.

Тим часом, видання «Наші гроші» припускає, що порт переплатив за послуги понад 1,54 млн грн на трьох позиціях (суміш Ceresit, базальтово-волокнисті плити, штукатурка). Конкурента з дешевшою пропозицією, компанію «Берг Групп», відхилили через помилки у тендерній пропозиції.

Раніше USM повідомляв, що найбільша дорожня компанія України виграла тендер на реконструкцію естакади в порту Одеси.

<https://usm.media/odeskij-port-zamoviv-termomodernizacziyu-avtobazi-za-ponad-22-mln-grn/>

У портах України обробили 114,5 тисяч TEU за перші сім

місяців 2025 року

Тенденція щодо нарощення перевалки контейнерних вантажів у портах Великої Одеси зберігається.

Про це розповів голова ДП «Адміністрація морських портів України» Олександр Семирга в інтерв'ю USM.

Так, у 2024 році українські порти обробили майже 130 тисяч TEU – удвічі більше, ніж роком раніше. Тенденція зберігається: лише за сім місяців 2025-го вже опрацьовано 114,5 тисяч TEU, тобто 88% від усього обсягу минулого року.

Голова АМПУ зазначив, що контейнерні лінії активно нарощують обсяги та відкривають нові маршрути.

«Наприклад, нещодавно ми прийняли перші суднозаходи нової турецької контейнерної лінії. Звичайно, обсяги залежать від безпекової ситуації. Є випадки, коли після обстрілів окремі компанії тимчасово призупиняли роботу. Але завдяки стійкості працівників портової галузі та компаній робота продовжується, а обсяги – нарощуються», – розповів Олександр Семирга.

<https://usm.media/u-portah-ukrayini-obrobili-1145-tisyach-teu-za-pershi-sim-misyacziv-2025-roku/>

Частка зернових, що йдуть до портів залізницею, у серпні зросла до 95%

Українська залізниця різко наростила перевезення агропродукції: майже весь експортний зерновий вантаж прямує саме до морських портів.

За перші 19 днів серпня залізницею перевезено 1,624 млн тонн зернових вантажів. Про це повідомляє Rail.insider із посиланням на нараду «Укрзалізниці» з аграрними трейдерами.

Це у 2,8 раза більше, ніж у липні, хоча на 15% менше, ніж за той самий період торік. Найбільший приріст спостерігається в експортному сегменті: 1,483 млн тонн збіжжя відправлено саме на зовнішні ринки. Це утричі перевищує липневі показники, але на 14% нижче торішнього рівня.

Показовим є те, що майже весь цей обсяг (95%) прямує саме до морських портів, тоді як внутрішні перевезення становлять мінімальну частку.

Середньодобові навантаження також демонструють динаміку відновлення: у серпні вони зросли у 2,2 раза порівняно з липнем і досягли 88,2 тис. тонн.

Також напередодні USM інформував, що Росія демпінгує на зерновому ринку, щоб посилити тиск на конкурентів.

<https://usm.media/chastka-zernovih-shho-jdut-do-portiv-zalizni-choyu-u-serpni-zroslo-do-95/>

В АМПУ розповіли, чому не проводять днопоглиблення у Білгород-Дністровському порту

Адміністрація морських портів України не проводить роботи з днопоглиблення Дністровсько-лиманському каналі через ризики, які пов'язані з війною.

Про це розповів голова ДП «Адміністрація морських портів України» Олександр Семирга в інтерв'ю USM.

В інтерв'ю голова АМПУ Олександр Семирга розповів, що насамперед український морський коридор передбачає спрямування

суден до трьох портів Великої Одеси – Чорноморськ, Південний та Одеса. Відтак суднозаходів до порту Білгород-Дністровський не відбувається.

«Здійснювати днопоглиблювальні чи будь-які інші роботи там, де не проведено протимінних обстежень і не забезпечено належного рівня безпеки, ми не можемо», – пояснив Олександр Семирга.

Він також зазначив, що особливо показовим є приклад із нашим днопоглиблювальним судном на підхідному каналі гирла Бистрого: навіть у межах діючого коридору, за умов проведення заходів із протимінної діяльності, воно зазнало пошкодження внаслідок підриву на міні. Судно було затоплено наполовину, і зараз АМПУ працює над тим, щоб його підняти та відновити.

Нагадаємо, питання відсутності глибин підхідного каналу у Білгород-Дністровському порту почали порушувати під час аукціонів з приватизації комплексу. Тоді в порту зазначали, що оголошена осадка складає 1,8 метра, тоді як паспортні глибини передбачають 5,5 метрів.

Також нагадаємо, що у 2021 році АМПУ відправила два земснаряди на виконання днопоглиблювальних робіт – земснаряд «Скіф» та земснаряд «Дніпровський-5». Роботи розпочали на відмітці 2,6 метра, однак через три роки судна вивели з акваторії порту з позначкою 1,8 метра.

Як раніше повідомляв USM, 23 липня на земснаряді, що належить філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», стався вибух. Судно перебувало на гирлі Бистре для проведення планових робіт із 11 членами екіпажу. Загинуло троє людей.
