

Україна та ЄС розпочали фінальний скринінг у сфері сільського господарства

Україна розпочала скринінгові зустрічі з Єврокомісією за розділом 11 «Сільське господарство та розвиток сільських територій».

Цей розділ входить до Кластеру 5 «Ресурси, сільське господарство та політика згуртованості» й є завершальним у процесі скринінгу, повідомили в Уряді.

Зустрічі триватимуть три дні – до 10 вересня – у гібридному форматі в Брюсселі. Українську делегацію очолює віцепрем'єр-міністр з питань європейської та євроатлантичної інтеграції Тарас Качка. До переговорів долучилися представники уряду, зокрема Мінекономіки, Міндовкілля та Мінагрополітики.

За словами Качки, аграрна політика є одним із ключових напрямів переговорів:

«Для нас очевидно, що аграрна політика є однією з найважливіших у переговорах. Саме тому ми приділяємо цій сфері особливу увагу. Українська аграрна політика протягом багатьох років трансформується, оновлюючи та модернізуючи свої практики, що дозволяє нам активно наближатися до спільної аграрної політики ЄС. Для нас ця сесія скринінгу – не початок, а підсумок багаторічної співпраці з Євросоюзом. Ми знаємо наші переваги, знаємо виклики, і сьогодні маємо можливість закласти фундамент для подальшої інтеграції українського агросектору до спільної політики ЄС», – заявив він.

У перший день обговорили принципи аграрної політики України, системи підтримки фермерів і розвитку сільських територій, фінансування агросектору, інтегровану систему адміністрування та контролю (IACS), а також мережу даних для сталого фермерства (FSDN).

Розділ 11 охоплює велику кількість норм, більшість із яких

почнуть діяти в Україні одразу після вступу до ЄС. Їхнє правильне застосування та контроль є критично важливими для функціонування Спільної аграрної політики Євросоюзу.

Раніше USM повідомляв, що ЄС у вересні може затвердити збільшені квоти на українську агропродукцію.

<https://usm.media/ukrayina-ta-yes-rozpochali-finalnij-skrining-u-sferi-silskogo-gospodarstva/>

Maersk наздоганяє COSCO на головному контейнерному ринку світу

Maersk за рік збільшив потужності внутрішньоазійських перевезень на 100 тис. TEU, майже зрівнявшись із китайським лідером COSCO.

Данський контейнерний гігант Maersk тепер відстає від COSCO лише на кілька тисяч слотів. Водночас партнер Maersk у програмі Gemini Cooperation – Nippon-Lloyd – майже подвоїв свої потужності у серпні 2024 року, пише Splash.

Основним фактором зростання обох перевізників стало розширення регіональних шатлів у межах моделі hub and spoke (хаб з відгалуженнями).

Найбільший відсотковий приріст показала сінгапурська компанія Pacific International Lines (PIL), яка наростила пропускну здатність на 116%.

Нагадаємо, внутрішньоазійська торгівля охоплює маршрути між Китаєм, Японією, Кореєю, країнами АСЕАН та Індійським субконтинентом і є найбільшим контейнерним ринком у світі – понад 60 млн TEU на рік. Для порівняння, транстихоокеанський напрям становить 25–30 млн TEU, а Азія–Європа – 24–26 млн TEU.

Аналітики прогнозують, що протягом наступного десятиліття обсяг внутрішньоазійських перевезень може зрости до 80 млн TEU завдяки зростанню ВВП країн АСЕАН, посиленню ролі Індії у виробництві та споживанні та зміні торгової ролі Китаю.

Також напередодні USM повідомляв, що у США судно втратило майже 70 контейнерів під час стоянки в порту.

<https://usm.media/maersk-nazdohaniaje-cosco-na-holownomu-kontejnernomu-rynku-svitu/>

З початку року Україна експортувала товарів на \$26,3 млрд

Загальний товарообіг за перші вісім місяців 2025 року становить \$78,9 млрд, з яких було імпортовано товарів на загальну суму \$52,6 млрд, а експортовано – на \$26,3 млрд.

Про це повідомляє АРК-Inform з посиланням на Держмитслужбу України.

Як зазначається, країнами, з яких найбільше імпортували товарів до України в цей період, були Китай – \$11,6 млрд, Польща – \$5 млрд і Німеччина – \$4,2 млрд.

Експортували з України найбільше до Польщі – на \$3,3 млрд, Туреччини – на \$2 млрд та Німеччини – на \$1,5 млрд.

До трійки найбільш експортованих у січні-серпні з України товарів увійшли продовольчі товари (\$14,6 млрд), метали та вироби з них (\$3 млрд), а також машини, устаткування та транспорт (\$2,5 млрд).

«При митному оформленні експорту товарів, на які встановлене вивізне мито, до бюджету сплачено 174,2 млн грн», – зазначили в міністерстві.

Оператори Одеського порту звернулися до влади через тарифи Укрзалізниці

Портові оператори Одеського морського порту колективно звернулися до влади через вартість перевезень вантажів залізницею до портів.

Оператори звернулися до Офісу Президента, прем'єр-міністра та віцепрем'єр-міністра, повідомляє Уніан.

У листі зазначається, що вартість перевезення вантажів залізницею до портів розраховується залежно від «тарифних відстаней» – маршруту слідування поїздів до кожного порту, який визначається згідно з планом формування поїздів, що затверджується «Укрзалізницею».

До початку повномасштабної війни поїзди, які прямували до портів «Великої Одеси», йшли за відповідними найкоротшими маршрутами. У 2022 році, внаслідок російського обстрілу був пошкоджений міст у Вознесенську, що змусило спрямовувати поїзди до трьох портів більш довгим маршрутом в об'їзд мосту.

У січні 2025 року, після того, як роботу мосту вдалося відновити, відповідним рішенням АТ «Укрзалізниця» відновило вантажний залізничний рух за «довоєнними», тобто, найбільш короткими, маршрутами.

Втім, починаючи з 5 квітня, відповідно до нового рішення УЗ, тарифні відстані тільки для Одеського порту були знову штучно збільшені шляхом направлення всіх поїздів у напрямку вказаного порту більш довгим маршрутом.

За даними операторів, це рішення призвело до зростання вартості перевезень на \$2,5-3 за тонну вантажу, що суттєво впливає на кінцеву вартість експортної продукції, зокрема сільськогосподарської. Вони наголошують, що подорожчання створює додаткові збитки для експортерів та негативно позначається на торгівельному балансі України.

При цьому вартість перевезень до порту Південний залишилася незмінною. Учасники ринку вважають, що така ситуація спотворює конкуренцію на ринку портових послуг і ставить Одеський порт у дискримінаційне становище.

У зверненні йдеться, що створені «Укрзалізницею» умови становлять загрозу розвитку та конкурентоспроможності Одеського порту, який має стратегічне значення для економічної безпеки країни. Крім того, під ризиком опинилася діяльність терміналів, операторами яких є дочірні компанії великих міжнародних холдингів зі США, Німеччини, Франції, Австрії та Швейцарії.

Оператори закликали державу якнайшвидше втрутитися в ситуацію та скасувати або змінити рішення «Укрзалізниці». На їхню думку, необхідно забезпечити рух вантажних поїздів у напрямку Одеського порту найкоротшим маршрутом, аби уникнути подальших збитків і нерівних умов конкуренції.

Раніше USM повідомляв, що бізнес виступає проти запровадження диференційованих коефіцієнтів до залізничних тарифів у напрямку портів.

<https://usm.media/operatori-odeskogo-portu-zvernulisya-do-vlad-i-cherez-tarifi-ukrzalizniczi/>

АМПУ підняла земснаряд

«Інгульський», який раніше отримав пошкодження під час роботи у гирлі Бистре

В АМПУ відзвітували, що земснаряд успішно піднятий – наразі судно чекає обстеження.

Про це повідомила пресслужба АМПУ.

У відомстві зазначають, що наразі судно направлено на технічне обстеження, за результатами якого буде визначено обсяги та порядок проведення ремонтних робіт.

«Ми розуміємо стратегічну важливість цього судна для забезпечення днопоглиблювальних робіт, зокрема на Дунаї. Відновлення «Інгульського» – це важливий крок до посилення спроможності АМПУ виконувати ключові функції власними силами», – зазначають на підприємстві.

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.

[https://usm.media/ampu-pidnyala-zemsnaryad-ingulskij-yakij-ran ishe-otrimav-poshkodzhennya-pid-chas-roboti-u-girli-bistre/](https://usm.media/ampu-pidnyala-zemsnaryad-ingulskij-yakij-ran-ishe-otrimav-poshkodzhennya-pid-chas-roboti-u-girli-bistre/)
