

Україна разом з іншими державами посилює контроль за баластними водами суден у Чорному морі

Україна та інші держави-члени Міжнародної морської організації (ІМО) посилюють контроль за виконанням Конвенції про управління баластними водами.

Про це повідомили в ІМО.

Причорноморські держави посилюють контроль за виконанням Міжнародної конвенції про контроль і управління баластними водами та осадами суден 2004 року (BWM 2004), яка має на меті запобігти поширенню шкідливих організмів через баластні води суден.

Регіональний семінар, що відбувся в Батумі, Грузія (21-23 жовтня), заклав основу для злагодженої системи дотримання вимог для захисту та відновлення морської екосистеми Чорного моря.

У заході взяли участь шістнадцять урядовців, які представляли різні морські та екологічні адміністрації та агентства з Грузії, Туреччини, Молдови та України.

Усі вони пройшли обов'язковий електронний курс навчання ІМО «Вступ до управління баластними водами та моніторингу дотримання вимог і забезпечення їх виконання», а також підготовчі опитування для адаптації навчання до регіональних потреб.

Обговорення охоплювали оцінку ризиків, планування на випадок надзвичайних ситуацій, обмін передовим досвідом та співпрацю між прибережними державами, з особливим акцентом на ролі держав прапора, портів та прибережних держав, як визначено в Конвенції про баластні води 2004 року.

Під час польового візиту до порту Батумі були продемонстровані

процедури інспекції та відбору проб, підкреслюючи важливість національного законодавства для забезпечення ефективного впровадження та виконання.

Семінар був проведений в рамках Програми інтегрованого технічного співробітництва (ITCP) ІМО, організованої у співпраці з Агентством морського транспорту Грузії. Він став продовженням попередньої оцінки заходів ІМО в регіоні та прогресу, досягнутого прибережними державами в ратифікації та застосуванні BWM 2004.

Результати семінару будуть слугувати орієнтиром для майбутніх заходів з розвитку потенціалу та зміцнять прихильність держав Чорноморського регіону до сталого управління морськими екосистемами.

<https://usm.media/ukrayina-razom-z-inshimi-derzhavami-posilyuye-kontrol-za-balastnimi-vodami-suden-u-chornomu-mori/>

Вивантаження вагонів-зерновозів у портах Великої Одеси продовжує зростати

Станом на 23 жовтня середньодобовий показник вивантаження вагонів у портах Одещини становив 966 одиниць за добу.

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

За його словами, за тиждень середньодобовий показник збільшився на 268 вагонів. Разом з тим, кількість вагонів із зерном, що рухаються в напрямку вказаних портів, за тиждень зросла більш суттєво – на 1392 одиниці за добу, до 7058 одиниць.

Середньодобове навантаження вагонів на мережі в напрямку портів Великої Одеси за вказаний період також збільшилося – на 94 вагони, до 1046 вагонів за добу.

Водночас за тиждень кількість вагонів із зерном, що рухаються в напрямку портів Дунаю, зменшилася ще на 31 одиницю – до 64 на добу. Середньодобовий показник вивантаження зерна станом на 23 жовтня становив 17 вагонів за добу, за тиждень показник зменшився на 9 одиниць.

<https://usm.media/vivantazhennya-vagoniv-zernovoziv-u-portah-v-elikoyi-odesi-prodovzhuye-zrostaty/>

Підсумки жовтня: які країни імпортували найбільше українського зерна

В Україні оприлюднили дані про те, які країни імпортували найбільше українського зерна у жовтні.

Так, головним покупцем українського зерна в жовтні став Єгипет, повідомляє Latifundist із посиланням на ДУ «Інститут «Укراгропромпродуктивність».

З 1 по 22 жовтня Україна відвантажила до Єгипту 410 тис. тонн пшениці (23,3% від загальної вартості експорту зернових).

На другому місці – Алжир (13,7% – 240,6 тис. тонн пшениці), на третьому – Туреччина (9,1% – 159,4 тис. тонн ячменю та кукурудзи). Індонезія імпортувала 7,7% – 135,9 тис. тонн пшениці, Італія – 7% (122,2 тис. тонн кукурудзи).

Найбільше українського ячменю в жовтні закупила Туреччина – 30% (51,7 тис. тонн, \$229,2/тонна), а кукурудзи – Італія (27,3% – 120,9 тис. тонн, \$206,6/тонна).

Раніше USM повідомляв, що у портах Єгипту застрягли вісім суден з українським збіжжям. Це сталося через затримки з відкриттям акредитивів (банківських гарантій оплати за поставлене зерно) для державного покупця Mostakbal.

<https://usm.media/pidsumki-zhovtnya-yaki-krayini-importovali-najbilshe-ukrayinskogo-zerna/>

УДП покращило ефективність роботи річкового флоту, – Мінрозвитку

У Мінрозвитку заявили, що середньомісячний обсяг вантажоперевезень Дунаєм збільшився на 43% з початку року. Про це повідомили у Міністерстві розвитку громад та територій України.

«Станом на вересень 2025 року ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) демонструє стале покращення виробничих і фінансових результатів. Підприємство збільшує обсяги перевезень, зменшує збитки, стабілізує грошові потоки та впроваджує сучасні стандарти корпоративного управління», – йдеться у повідомленні.

Зокрема за даними відомства, УДП змогло значно підвищити ефективність роботи річкового вантажного флоту. Порівняно з першим кварталом, у третьому:

- середня кількість караванів зросла у 3,8 раза;
- середньомісячний обсяг перевезень річковим флотом збільшився на 43%;
- обсяги зворотного завантаження суден збільшилися удвічі.

Підприємство також веде перемовини з фрахтувальниками

морського флоту щодо нових маршрутів і умов перевезень, що розширить географію діяльності у четвертому кварталі.

Завдяки заходам з оптимізації витрат і підвищення управлінської дисципліни:

- операційні збитки скоротилися у 1,5 раза, а чистий збиток зменшився у 1,8 раза;
- питома вага постійних витрат у собівартості знизилася на 8%, а адміністративні витрати скоротилися майже вдвічі;
- середньомісячні надходження грошових коштів зросли на 46%, а постійні операційні платежі скоротилися на 10%.

«Також за підтримки Програми розвитку ООН в Україні та Уряду Японії розпочато аналіз системи запобігання корупції на підприємстві – ще один крок до підвищення доброчесності та прозорості», – зазначили у відомстві.

Мінрозвитку зазначило, що продовжує роботу над залученням пільгового фінансування для модернізації флоту УДП, що стане наступним етапом оновлення компанії.

<https://usm.media/udp-pokrashhilo-efektivnist-roboti-richkovogo-flotu-minrozvitku/>

Судновласники уникають заходів в турецькі порти через зростання заторів, – брокери

Судновласники почали дедалі частіше уникати заходів в турецькі порти Мармурового моря через зростання заторів, що стало одним з факторів підвищення ставок на цьому напрямку.

Про це повідомив аналітик ASAP Agri та фрахтовий брокер Atria

Brokers Павло Лисенко.

Після короткої паузи минулого тижня ринкова активність у морських перевезеннях знову зросла, що призвело до подальшого підвищення ставок фрахту на костерний флот.

За його словами, дефіцит тоннажу все ще зберігається, а судновласники твердо відстоюють свої позиції під час переговорів. Водночас дедалі більше компаній уникають заходів у турецькі порти Мармурового моря через зростання заторів. Це також стало додатковим чинником підвищення ставок у цьому напрямку.

У сегменті Handysize ставки залишаються стабільними на більшості маршрутів – через обмежену кількість вантажів судновласники не мають змоги диктувати умови. Водночас фрахт до Тунісу зріс на 1–2 долари за тонну порівняно з минулим тижнем.

Згідно з даними Atria Brokers, фрахт панамаксу для перевезення кукурудзи з українських глибоководних портів до Південного Китаю залишається на рівні 46–47 доларів за тонну.

У сегменті Handysize відправка 30 000 тонн кукурудзи до східного узбережжя Італії оцінюється у 24–25 доларів за тонну.

У сегменті костерів фрахт для перевезення 6 000 тонн кукурудзи з дунайських портів України до Східного узбережжя зріс на 1 долар – до 36–38 доларів за тонну тиждень до тижня.

Раніше USM розповідав, що OAIC законтрактувало близько 600 тис. тонн м'якої пшениці на останньому тендері за ціною, трохи нижчою за вересневу.

<https://usm.media/sudnovlasniki-unikayut-zahodiv-v-tureczki-porti-cherez-zrostannya-zatoriv-brokeri/>
