

В Одеському порту досі відсутнє електропостачання: стивідорні компанії працюють від генераторів

Станом на 18 грудня після масштабної атаки РФ ситуація із забезпеченням електроенергії в портах Великої Одеси залишається складною.

Про це повідомив оператор припортових станцій ЦТЛ під час наради АТ «Укрзалізниця» з учасниками ринку, пише Elevatorist. За його словами, в Одеському порту живлення досі відсутнє, а інформації щодо строків його відновлення та можливих лімітів поки немає. Зокрема усі стивідорні компанії Одеського порту працюють від генераторів.

В УЗ додали, що п'ятиденна зупинка приймання вантажів у портах змінила структуру зернових перевезень на експорт. Частка вагонів, що прямують у напрямку західних прикордонних переходів, зросла до 12%, тоді як у напрямку портів зменшилася до 88%. Зазвичай ці показники становлять 8% і 92% відповідно.

У філії ЦТЛ повідомили, що з портів майже тиждень не вивозили вантажі – все навантажувалось, але не вивантажувалось. На торги наразі виставляють лише ту кількість вагонів, яку гарантовано зможуть забезпечити.

«Зайвий парк забезпечувати та виставляти поки не плануємо, оскільки понад 50% робочого парку перебуває у навантаженому стані», – зазначили в ЦТЛ.

<https://usm.media/v-odeskomu-portu-dosi-vidsutnye-elektropostachannya-stividorni-kompaniyi-praczyuyut-vid-generatoriv/>

Дунайська Комісія підтримала ініціативу України щодо створення Реєстру збитків, завданих російською агресією судноплавству та портовій інфраструктурі на Нижньому Дунаї.

Відповідне рішення ухвалили в межах постанови «Про порушення Белградської конвенції, викликане воєнними діями Російської Федерації», пише Мінрозвитку.

За документ проголосували Україна, Австрія, Німеччина, Хорватія, Молдова, Румунія та Словаччина.

Реєстр передбачає системний збір і фіксацію даних про шкоду, яка перешкоджає вільному та безпечному судноплавству на Дунаї, зокрема руйнування портової інфраструктури, пошкодження суден і вантажів унаслідок атак РФ на українські дунайські порти.

Як зазначив міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба, ухвалення постанови зміцнює міжнародну підтримку України та створює підґрунтя для документування збитків і подальшого притягнення держави-агресора до відповідальності.

Постанова узгоджується з підходами Ради Європи щодо Реєстру збитків і передбачає фіксацію шкоди за єдиними міжнародними стандартами. Дунайська Комісія також офіційно засудила воєнні дії РФ як такі, що порушують базові принципи Белградської конвенції.

Відповідно до рішення, Секретаріат Дунайської Комісії до завершення війни:

- вести Реєстр збитків;
- публікуватиме та оновлюватиме узагальнену інформацію на

офіційному сайті;

- передаватиме дані до Ради Європи та Європейського Союзу;
- інформуватиме Комісію про військові дії РФ, що впливають на судноплавство.

Зазначається, що Росія була відсторонена від участі в Дунайській комісії після початку повномасштабної агресії, а згодом де-факто виключена з її роботи. У 2021–2024 роках Україна обіймала посаду голови Дунайської комісії. Поточне рішення стало черговим кроком до міжнародної ізоляції РФ у межах цієї організації.

<https://usm.media/dunajska-komisiya-fiksuvatime-zbitki-sudnoplavstvu-na-dunayi-vid-obstriliv-rf/>

Понад 90% експортного збіжжя везуть у напрямку портів Великої Одеси

Наразі 92% зерна на експорт транспортують у напрямку портів Великої Одеси, а до західних кордонів йде приблизно 2% збіжжя. Про це зазначив заступник директора департаменту технології перевезень та комерційної роботи АТ «Укрзалізниця» Валерій Ткачов на формі «Власний елеватор».

«Західні прикордонні переходи не задіяні й з боку експортерів на них немає попиту. Натомість порти є найбільш ефективним та дешевим шляхом експорту зерна», – уточнив Валерій Ткачов.

Експерт також зазначив, що цього року в експортному напрямку планується відвантажити 48-51 млн тонн зернових та олійних. Близько 60-65% збіжжя, яке йде до портів, транспортують залізничними шляхами й 30-35% – автотранспортом.

«Торік залізницею перевезли рекордний обсяг – майже 39 млн

тонн, з яких на експорт – 34 млн тонн. За 11 місяців 2025 року «Укрзалізниця» перевезла 29 млн тонн, з них у експортному напрямку – 26 млн тонн», – зауважив Ткачов.

<https://usm.media/ponad-90-eksportnogo-zbizhzhya-vezut-u-napryamku-portiv-velikoyi-odesi/>

На тендері для побудови судна для АМПУ знову обрали румунську компанію замість «Нібулон»

АМПУ замовила ще одне судно у румунської компанії SC Severnav SA за 4 мільйони євро, які виділять із коштів МБРР.

Про це стало відомо з результатів тендеру на сайті держзакупівель Prozorro.

Конкурентами у тендері були також ТОВ Сільськогосподарське підприємство «Нібулон» із судном виробництва ТОВ «Суднобудівно-судноремонтний ремонтний завод «Нібулон» за 5,36 млн євро і компанія «B.V. Scheepswerf Damen Hardinxveld» (Нідерланди) із судном власного виробництва за 7,75 млн євро.

Переможцем стала румунська компанія SC Severnav SA, яка запропонувала поставити судно за 4,15 млн євро, або 203,95 млн грн без ПДВ.

Судно із запчастинами, інструментами та витратними матеріалами для техобслуговування і ремонту планують поставити в Ізмаїл за 15 місяців. Зокрема проведуть навчання для шести працівників.

Судно з двома дизельними двигунами повинно бути довжиною максимум 23,5 м, шириною максимум 9,0 м, висотою по борту максимум 2,9 м та осадкою максимум 2,5 м. Загальний дедвейт

має становити мінімум 70 т. На судні буде електрогідравлічний кран Heila HLRM 80 3S (Італія) вантажопідйомністю 6,2 т при максимальному висуванні стріли на 12,3 м.

«Це річкове та прибережне морське судно, призначене для збору нафтових продуктів і сміття з поверхні води. Також воно може виконувати функції буксира та брати участь у локалізації пожеж на судах і портових об'єктах. Воно буде мати монокорпусну конструкцію, з однією робочою палубою, з розміщенням чотирьох членів екіпажу (зокрема спальні каюти) під палубою, на першому рівні та з рубкою з оглядом на другий рівень з лівого борту судна», – йдеться у тендері.

Зазначимо, торги провели за правилами й за кошти Міжнародного банку реконструкції та розвитку (МБРР, одна з інституцій Світового банку) у межах проекту «Відновлення критично важливої логістичної інфраструктури та мережевого сполучення» (RELINC).

Нагадаємо, це вже не перший тендер, в якому виграє румунська компанія SC Severnav SA. У тендері на буксир від АМПУ «Нібулон» пропонував меншу суму, але все одно програв. Після цього українська компанія публікувала відкрите звернення до Світового банку.

Довідка. SC Severnav SA має статутний капітал 22,42 млн леїв. Її основними акціонерами є Beo Trade Com SRL (41,84%, директором є заступник голови ради директорів SC Severnav SA Aleksandar Stanojevic), генеральний директор і голова ради директорів Constantin Georgescu (29,97%) та румунська державна вантажна залізнична компанія CFR Marfa (16,33%).

<https://usm.media/na-tenderi-dlya-pobudovi-sudna-dlya-ampu-znovu-obrali-rumunsku-kompaniyu-zamist-nibulon/>

Американська торговельна палата закликала посилити захист портової інфраструктури Чорного моря

Бізнес-спільнота наголошує, що міжнародні партнери мають невідкладно допомогти із захистом Одеського регіону та портової інфраструктури Чорного моря.

Про це стало відомо зі звернення Палати.

Бізнесмени зазначили, що РФ продовжує знищувати та принижувати американський бізнес в Україні. Зокрема, останні ракетні та дринові атаки в регіоні:

- призвели до поранень і загибелі працівників портів та екіпажів суден;
- пошкодили порти, енергетичні об'єкти, зерносклади та комерційні судна;
- знизили роботу терміналів до 50%, частину з них зупинено, більшість працює на генераторах;
- спричинили масштабні відключення електроенергії та додаткові витрати на використання генераторів;
- пошкодили електростанції та електромережі, які потребують термінового ремонту
- обмежили залізничне сполучення з портами;
- спричинили простої комерційних суден і нарахування демереджу.

В Палаті зазначили, що поточна ситуація несе прямий ризик порушення глобальних ланцюгів постачання, що матиме «далекосяжні наслідки для міжнародних ринків і продовольчої безпеки». Зокрема, це призведе до зростання цін на продукти харчування та погіршення показників голоду у вразливих країнах.

Оцінити обсяги втрат експортерів зернових та олійних культур у

режимі реального часу складно, однак наразі вони оцінюються у сотні мільйонів доларів США щомісяця.

«Без суттєвого посилення систем протиповітряної та морської оборони як український, так і міжнародний бізнес зіткнеться з критичними операційними викликами, включно з неможливістю фрахтування суден та отримання страхового покриття для суден, екіпажів і вантажів», – додали бізнесмени.

Раніше USM повідомляв, що в Одеському порту досі відсутнє електропостачання: стивідорні компанії працюють від генераторів.

<https://usm.media/amerikanska-torgoveln-palata-zaklikala-posiliti-zahist-portovoyi-infrastrukturi-chornogo-morya/>
