

Забруднення олією може зберігатися на дні Чорного моря понад шість років, – Greenpeace Україна

Забруднення соняшниковою олією може зберігатися на дні Чорного моря понад шість років. Необхідно вилучати олію та відновлювати акваторію.

Свідки повідомляли, що після атак РФ на порт Південний олія швидко вкрила прилеглі території та незабаром досягла Аджалицького лиману, повідомляє Greenpeace Україна.

На жаль, вилив не вдалося вчасно втримати в межах лиману. До 24 грудня олійні плями досягли узбережжя в межах Одеси. Від забруднення постраждали водоплавні птахи: повідомлялося про порятунок приблизно 300 птахів, яких передали до Одеського зоопарку для реабілітації.

У Greenpeace пояснили, що на початкових стадіях, поки харчова олія ще рідка, пляма залишається на поверхні морської води. Такі плями можуть призводити до задухи тварин і фізичного забруднення – подібно до наслідків розливів нафти чи нафтопродуктів (хоч при ковтанні соняшникова олія є менш токсичною). Замащуючись олією, тварини можуть гинути від переохолодження, зневоднення, діареї, голоду та задухи через закупорку ніздрів, горла або зябер.

Кількість врятованих птахів за таких випадків – це зазвичай лише частина від усіх постраждалих.

Зазвичай рослинна олія розкладається швидше, оскільки бактерії та гриби можуть метаболізувати її легше, ніж нафту і нафтопродукти. Однак швидкість цього процесу залежить від температури: за зимових температур соняшникова олія може загуснути та частково затвердіти, що сповільнює розкладання та продовжує фізичний вплив. Якщо вона розкладатиметься в морі,

цей процес споживатиме кисень з води, що призведе до зниження рівня кисню, доступного для риб та іншої водної фауни.

Після полімеризації, окислення або змішування зі сміттям рослинні олії стають щільнішими за воду. Вони опускаються на морське дно і утворюють шар на осадових породах, який позбавляє кисню придонні види на певний час. Цей процес може прискорюватися у солоній воді і при контакті з дрібними частинками, а також через часткове розкладання (подібно до жирових відкладень у каналізації), оскільки жири та олії застигають за низьких температур.

Згідно з даними NOAA, морський розлив соняшникової олії, що опускається на дно і утворює на дні кірку та подібні до бетону грудки в піщаних відкладеннях, може зберігатися понад шість років. Водночас неполімеризовані рослинні олії швидко і повністю розкладаються навіть в анаеробних умовах (що можливо, якби аварія трапилася влітку). Отже, щоб зрозуміти, чого очікувати, необхідно провести дослідження і з'ясувати, чи відбулася полімеризація.

Хоча великі розливи харчової олії не мають такої токсичності, як викопна нафта, вони можуть бути дуже шкідливими та потребують такої ж реакції, як і звичайні розливи нафти.

«Ми не можемо оцінити, чи мали відповідні українські органи можливість для більш ефективного та своєчасного реагування. І, безумовно, цієї масштабної аварії не сталося б, якби не російські атаки. Утім, поширення забруднення треба зупиняти якомога швидше, олію – максимально вилучити, і забезпечити відновлення морської та прибережної екосистеми. Наразі українські служби мають надати пріоритет не лише ліквідації наслідків цієї аварії, а й підготовці до подібних аварій у майбутньому», – наголосили в організації.

Нагадаємо, раніше внаслідок масованих російських атак по інфраструктурі порту Південний на Одещині було зафіксовано витік рослинної олії в акваторію.

<https://usm.media/zabrudnennya-oliyeyu-mozhe-zberigatisya-na-dni-chornogo-morya-ponad-shist-rokiv-greenpeace-ukrayina/>

На Суліні змінились тарифи на прохід суден у 2026 році: що відомо

Адміністрація Сулінського каналу опублікувала тарифи на 2026 рік за прохід каналом.

Про це повідомила операційна менеджерка Avalon Shipping Катерина Кононенко.

За її словами, у 2026 році зміниться тариф на прохід суден Сулінським каналом, зокрема, прохід з вантажем стане дешевшим, а шлях у баласті – дорожчим. Новий тариф дорівнюватиме:

- Один прохід з вантажем – 1,98 долара/дедвейтна тонна.
- Один прохід в баласті – 0,77 долара/дедвейтна тонна.

Як зазначає Кононенко, для порівняння, у 2025 році це було 2,04 і 0,57 долара/дедвейтна тонна відповідно.

«Проте загальна тенденція – це підвищення тарифів. Для порівняння, вхід/вихід (у баласті/з вантажем) у 2025 році становив 2,61, а у 2026 році становитиме 2,76 долара/дедвейтна тонна. Для судна з дедвейтом у 5000 тонн, це додаткові 300-400 \$ до PDA», – резюмувала експертка.

<https://usm.media/na-sulini-zminilis-tarifi-na-prohid-suden-u-2026-rocz-shho-vidomo/>

Українські порти експортували

понад 150 мільйонів тонн вантажів з початку роботи морського коридору

Наразі в портах Одещини триває реконструкція причалів та підготовка концесії терміналів.

У Програмі соціально-економічного та культурного розвитку Одеської області на 2026 рік підбили підсумки щодо діяльності в портах регіону.

Як зазначається в документі, за дев'ять місяців 2025 року вантажопереробка в морських портах області склала 61,2 мільйона тонн, що на 17,4% менше, ніж за аналогічний період 2024 року. З них:

- Частка експортних вантажів становила 51,4 мільйона тонн (76,2%), з них більшість, 29 мільйона тонн (63,2%), склали зернові культури;
- Імпортні вантажі зросли на 42,2% і склали 9,3 мільйона тонн.

Автори Програми зазначають, що український морський коридор стабільно працює вже понад два роки, забезпечуючи безперервність міжнародної торгівлі та підтримку продовольчої безпеки. За цей період через нього перевезли понад 147,5 мільйона тонн вантажів, з яких 89,3 мільйона тонн – зернові. Коридором скористалися 5789 суден, які доставили продукцію України до більш ніж 50 країн Європи, Азії та Африки.

У ДП «МТП «Чорноморськ» Мінрозвитку, IFC та ЄБРР готують концесію контейнерного та універсального терміналів. Проєкт передбачає модернізацію інфраструктури та збільшення перевалки до 760 тисяч TEU і 5 мільйонів тонн вантажів щорічно. У вересні 2025 року уряд запустив конкурсну процедуру відбору інвесторів, а офіційний конкурс очікується до кінця року. Наразі проєкти перебувають на фінальній стадії підготовки.

В Одеському порту провели тендер на реконструкцію причалу №7 з очікуваною вартістю понад 539 мільйона гривень. Проєкт

передбачає збільшення довжини причалу, поглиблення акваторії, розширення конструктивної ширини та підвищення навантаження на складські майданчики. Завершення робіт заплановане до 31 грудня 2027 року.

Крім того, пройшов тендер на капітальний ремонт причалу №9 вартістю 61,4 мільйона гривень. Причал експлуатується понад 60 років і має значні пошкодження конструкцій, які обмежують його використання. Капремонт дозволить відновити повноцінну роботу причалу та запланований до завершення у II кварталі 2026 року. У документі також згадується, що від початку повномасштабної агресії, росіяни пошкодили або зруйнували понад 500 об'єктів портової інфраструктури та 116 цивільних суден, постраждали 157 цивільних осіб. На території Одеського морського порту пошкодили 161 об'єкт.

Раніше USM розповідав, що миколаївські порти готові до роботи одразу після війни, проте є проблема з кадрами.

<https://usm.media/ukrayinski-porti-eksportovali-ponad-150-milj-oniv-tonn-vantazhiv-z-pochatku-roboti-morskogo-koridoru/>
