

У Брюсселі презентували проект публічно-приватного партнерства у порту Чорноморськ

Захід для європейських та українських інвесторів організувала Європейська Комісія.

Про це розповіли в Мінрозвитку.

Під час заходу представники міністерства разом з радниками проекту з ЄБРР та IFC представили ключові параметри проекту ППП та пояснили процедуру проведення конкурсу, зокрема – етапи відбору, механізм конкурентного діалогу та підхід до оцінки пропозицій.

«Концесія не є приватизацією, а передбачає передачу терміналів в управління приватному партнеру на строк до 40 років за результатами відкритого конкурсу. Держава при цьому зберігає право власності на стратегічні активи та контролює виконання інвестором своїх зобов'язань», – підкреслила перша заступниця міністра Альона Шкрум.

Заступник міністра Андрій Кашуба у своєму виступі підкреслив стійкість портового сектору та готовність України до залучення інвестицій навіть в умовах війни.

У 2025 році українські порти обробили 86,2 млн тонн вантажів, а контейнерний трафік зріс на 66% – до 215 748 TEU. Українські морські порти довели свою операційну спроможність і стратегічну роль у глобальних ланцюгах постачання навіть під час повномасштабної війни. Це сильний сигнал для інвесторів про стійкість сектору та реальний потенціал зростання.

«Термінали морського порту Чорноморськ є одними з найперспективніших контейнерних об'єктів в Україні та мають важливе значення для розвитку логістичних ланцюгів як України, так і Європейського Союзу. Реалізація проекту покликана

посилити інтеграцію України у глобальні логістичні ринки та створити додаткові можливості для розвитку торгівлі», – наголосив Андрій Кашуба.

Захід завершили прямим діалогом з інвесторами щодо умов концесії, процедур відбору та очікувань ринку.

Раніше USM повідомляв, що концесія порту Чорноморськ уже зацікавила понад 40 міжнародних компаній.

<https://usm.media/u-bryusseli-prezentuvali-proyekt-publichno-p-rivatnogo-partnerstva-u-portu-chornomorsk/>

Санкціонувати необхідно не лише окремі судна, а й всю вертикальну інфраструктуру, – Власюк

Російська система експорту нафти все ще адаптується, зокрема за допомогою «тіньового флоту» та непрозорих маршрутів.

Про це повідомив уповноважений Президента з питань санкційної політики Владислав Власюк.

За його словами, обсяги російської нафти на танкерах, яка застрягла в очікування покупців, зросли, але не тією мірою, як про це повідомляють.

Зараз йдеться приблизно про 300 млн барелів проти середнього рівня близько 260 млн барелів для РФ.

«Чому так? Коли Росія або оператори танкерів не декларують порт призначення, у трекінгових даних відсутній ЕТА. У результаті такі вантажі автоматично залишаються класифікованими як crude at sea понад стандартний транзитний час. Це створює враження, ніби значні обсяги «застрягли в

морі», хоча в багатьох випадках йдеться про логістичну невизначеність, пошук покупця або очікування на вікно розвантаження», – зазначив Владислав Власюк.

Він також підкреслив, що вплив санкцій безумовно є – вони ускладнюють логістику, збільшують транзитні строки та підвищують витрати. Але поки що цей вплив не є таким, як це іноді подають.

«Російська система експорту все ще адаптується, зокрема за рахунок тіньового флоту та непрозорих маршрутів. Важливо, що ми добре це бачимо завдяки якісній роботі аналітиків, які розбирають не лише загальні цифри, а й те, як саме вони формуються», – додав уповноважений.

За його словами, наразі принципово санкціонувати не окремі судна, а всю вертикальну інфраструктуру: флот, судновласників, операторів, страховиків, менеджерів і капітанів танкерів-порушників. Він також додав, що на цьому постійно наголошує Президент України.

«Паралельно необхідно фізично зупиняти танкери-порушники, а не лише фіксувати їх у списках», – наголосив Владислав Власюк.

Як раніше повідомляв USM, ГУР МО викрило ще 66 суден «тіньового флоту» РФ, Ірану та Венесуели. Воєнна розвідка України також розкрила діяльність танкерів з мережі групи компаній Cymare Shipmanagement Ltd (Kipr) та Cymare Navigation FZC (OAE).

<https://usm.media/sankczionuvati-neobhidno-ne-lishe-okremi-sud-na-a-j-vsyu-vertikalnu-infrastrukturu-vlasyuk/>

В Україні обговорили проблему роботи українських моряків на

танкерах «тіньового флоту»

Адміністрація судноплавства провела зустріч щодо працевлаштування українських моряків на судна так званого «тіньового флоту».

Онлайн-зустріч відбулась за участі представників профспілок, кріїнгових компаній, моряків та громадських організацій, повідомляє Адміністрація судноплавства.

«Усі учасники мали можливість відкрито обговорити актуальні питання та поділитися своїми думками. Зустріч розпочали з обговорення ситуації щодо працевлаштування українських моряків на судна так званого «тіньового флоту». Проаналізували два останні випадки затримання таких суден, на борту яких перебували громадяни України. Ці приклади вкотре підтверджують наявність серйозних правових, безпекових і репутаційних ризиків для моряків», – йдеться у повідомленні.

Усі учасники погодилися, що важливим практичним інструментом є доступ моряків до перевіреної інформації про підсанкційні судна та компанії.

Адміністрація судноплавства зазначила, що вже зосередила зусилля на опрацюванні цього питання, і відповідна інформація найближчим часом буде доступна на офіційному вебсайті.

Водночас уже сьогодні моряки можуть самостійно перевіряти судна та пов'язані з ними суб'єкти на офіційних ресурсах ГУР МО України та в Держреєстрі санкцій Апарату РНБО України, що дозволяє ухвалювати зважені рішення щодо працевлаштування.

Окремо обговорили ідею створення постійної робочої групи за участі всіх зацікавлених сторін – для консультацій, обміну інформацією та підтримки моряків.

Також однією з ключових тем стало питання строків дії сертифікатів НБЖС (Базового сертифіката безпеки).

«Звертаємо увагу: усі сертифікати НБЖС, видані до 01.01.2026, залишаються чинними протягом усього строку, на який вони були видані. Перевірити дійсність кваліфікаційного документа можна за посиланням», – наголосили в Адміністрації.

Зокрема у відомстві повідомили, що з урахуванням змін до Кодексу з підготовки й дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ), ухвалених резолюцією ІМО MSC.560(108) від 23 травня 2024 року, які набрали чинності з 01.01.2026 року, станом на сьогодні частина навчально-тренажерних закладів уже привела програми підготовки у відповідність до змін у міжнародному законодавстві.

З переліком навчально-тренажерних закладів, що мають погоджені програми підготовки з урахуванням зазначених поправок, можна ознайомитися за посиланням.

Станом на сьогодні моряки мають можливість проходити підготовку/перепідготовку за відповідними напрямками у всіх схвалених навчально-тренажерних закладах.

Раніше USM повідомляв, що, на думку ПРМТУ, тисячі українських моряків можуть лишитись без роботи. Профспілка та ФПТУ звернулися до Прем'єр-міністра України щодо неприпустимості створення додаткових бар'єрів для українських моряків.

<https://usm.media/v-ukrayini-obgovorili-problemu-roboti-ukrayinskih-moryakiv-na-tankerakh-tinovogo-flotu/>

Україна вийшла з угоди СНД про охорону морських економічних зон та держкордонів

Міністерству закордонних справ України доручили повідомити депозитарія Угоди про вихід України.

Президент Володимир Зеленський 26 січня підписав указ №82/2026, яким Україна припиняє участь в Угоді про охорону

державних кордонів і морських економічних зон держав-учасниць СНД.

Ця угода була укладена 20 березня 1992 року в Києві.

Рішення про розірвання угоди ухвалене на підставі п.3 ч.1 ст.106 Конституції України, ст.24 Закону «Про міжнародні договори України» та ст.56 Віденської конвенції про право міжнародних договорів.

<https://usm.media/ukrayina-vijshla-z-ugodi-snd-pro-ohoronu-morskikh-ekonomichnih-zon-ta-derzhkordoniv/>

Китай вперше став головним імпортером українського ріпакового шроту

Експорт у напрямку КНР сягнув рекордних 155 тис. тонн на тлі слабого попиту ЄС і зростання переробки в Україні.

У липні–грудні 2025/26 МР Китай уперше очолив список покупців українського ріпакового шроту. Про це повідомляє «АПК-Інформ».

За першу половину сезону постачання ріпакового шроту з України зросли на 70% – до близько 340 тис. тонн. Це другий за обсягом результат за весь час спостережень для першої половини маркетингового року (після 374 тис. тонн у 2023/24 МР).

Розширення експорту забезпечило збільшення внутрішньої переробки ріпаку до близько 800 тис. тонн, чому сприяли 10% експортне мито на насіння та поліпшення маржі переробки.

Попит ЄС, який зазвичай є головним ринком, у сезоні 2025/26 просів. Імпорт українського шроту впав до ~71 тис. тонн проти 171 тис. тонн роком раніше. Одночасно ЄС активніше купував дешевший канадський продукт – поставки з Канади до ЄС зросли до 436 тис. тонн станом на 18 січня, тоді як торік їх майже не

було.

На цьому тлі українські виробники переорієнтувалися на інші напрямки, насамперед на Китай, який відчуває дефіцит ріпакового шроту після обмеження закупівель канадського. В результаті Китай уперше став найбільшим імпортером українського шроту.

Водночас на ринку КНР домінує продукція з Індії, РФ та ОАЕ, а можливе пом'якшення мит між Китаєм і Канадою може швидко охолодити інтерес до українських поставок.

Внутрішній ринок України залишається слабким. Низьке споживання змушує трейдерів часом знижувати ціни, аби уникати накопичення запасів. Це робить диверсифікацію експортних ринків ключовою передумовою утримання високих темпів збуту у другій половині сезону.

<https://usm.media/kytaj-wpersze-staw-holownym-importerom-ukrajinsjkoho-ripakovoho-szrotu/>
