

Привітання І.Ю. ЛЕВИЦЬКОГО

Асоціація портів України «УКРПОРТ» вітає з днем народження Іллю Юхимовича ЛЕВИЦЬКОГО, Головного радника Генерального директора «Укрзалізниці», начальника Одеської залізниці 1998 – 2011р.р., члена постійної комісії Одеської обласної ради з питань морського господарства та якості “Золота Фортуна”, лауреата міжнародної премії “Людина року на транспорті”, кандидата технічних наук, Почесного залізничника, Заслуженого працівника транспорту України, багаторічного партнера Асоціація портів України “Укрпорт”.

Румунія планує створити систему моніторингу загроз у Чорному морі до 2027 року

Румунія планує створити сучасну систему виявлення загроз у Чорному морі, зокрема – для захисту морського газового проєкту Neptun Deep.

Про це повідомив економічний радник президента Румунії Радун Бурнете, повідомляє Укрінформ.

Газовий проєкт Neptun Deep має розпочати видобуток газу у 2027 році. Очікується, що після його запуску Румунія стане найбільшим виробником природного газу в ЄС.

«Безсумнівно, Румунія повинна інвестувати в сучасні засоби виявлення. Це включає радари, дрони, датчики. Ідея полягає в тому, що ми маємо бути набагато обізнанішими про те, що відбувається в морі, і це є пріоритетом. Це має бути

реалізовано (до 2027 року – ред.)», – заявив Бурнете. Частину витрат на розвиток оборонних і моніторингових можливостей профінансують у межах ініціативи ЄС з переозброєння SAFE, згідно з якою Румунія зможе отримати 16,6 млрд євро у 2026-2030 роках.

Бурнете також підкреслив, що Чорне море, річка Дунай і подальші інвестиції в порт Констанца підвищують інвестиційну привабливість Румунії та можуть зробити її важливим логістичним центром для післявоєнної відбудови України.

Румунія має спільний сухопутний кордон з Україною протяжністю 650 км, і за останні два роки неодноразово стикалася з порушеннями повітряного простору російськими дронами, а також з морськими мінами, що дрейфують у Чорному морі на ключових торговельних та енергетичних маршрутах.

Раніше USM повідомляв, що у Румунії на пляжі поблизу полігону виявили морську міну.

<https://usm.media/rumuniya-planuye-stvoriti-sistemu-monitoring-u-zagroz-u-chornomu-mori-do-2027-roku/>

Ціни на українську кукурудзу оновили 5-місячний максимум

Ціни підштовхують вгору попит з боку турецьких покупців та логістичні збої.

Наприкінці січня українська кукурудза піднялася до п'ятимісячного максимуму на тлі активних закупівель із Туреччини та обмеженої наявності в портах через логістичні збої. Про це пише S&P Global.

Оцінка FOB POC станом на 30 січня складає \$222,5/т – проти \$218/т 5 січня. Це найвищий рівень від початку сезону (6 жовтня 2025-го – \$213/т).

Головним напрямком експорту української кукурудзи останніми місяцями залишається Туреччина. За портовими відвантаженнями, у жовтні–грудні 2025 року до Туреччини відправили близько 998 тис. тонн, а за 1–23 січня – орієнтовно 557 тис. тонн.

На тлі внутрішнього подорожчання минулого тижня Турецька зернова рада (TM0) розпочала продаж кукурудзи зі своїх запасів й оголосила внутрішню ціну. Тим часом імпортери очікують нову квоту в лютому. Нинішні закупівлі зміщуються на квітневі поставки – лютий у більшості вже закритий.

Додатковий попит фіксується з боку Італії, Нідерландів та Іспанії. За 1–23 січня до Італії відвантажено близько 519 тис. тонн кукурудзи (у жовтні–грудні – 916 тис. тонн). Іспанія може наростити закупівлі через невизначеність у торгівлі зі США. Інтерес із Китаю є, але наразі цінові рівні неконкурентні.

Пропозиція на портах обмежена через внутрішні логістичні та інфраструктурні проблеми, а також морози, що ускладнюють довозення з регіонів. Внутрішні ціни на базисі CPT зростають, що підтверджує дефіцит вільної пропозиції.

Перспектива короткостроково помірно «бичача». За збереження активного турецького попиту та логістичних обмежень ціни можуть і далі зміцнюватися; прискорення відвантажень і поліпшення логістики, навпаки, охолодять ринок.

Також раніше USM повідомляв, що Туреччина подвоїть імпорт пшениці через посуху.

<https://usm.media/ciny-na-ukrajinsjku-kukurudzu-onovyly-5-misi-acznyj-maksymum/>

Контейнерний ринок опинився
на межі структурного

перезавантаження

Після пікових прибутків пандемійних років тарифи падають, а перевізники готуються до низькомаржинального циклу.

Аналітики Linerlytica фіксують завершення так званого суперциклу контейнерних перевезень. Ставки фрахту знижуються, а здатність перевізників утримати ціни стикнеться з випробуванням, пише Splash.

Сигнал розвороту дав японський перевізник Ocean Network Express (ONE), який у IV кварталі 2025 року показав операційний збиток \$84 млн і чистий збиток \$88 млн. Керівництво називає поточну кон'юктуру на ринку «складною».

У Linerlytica прогнозують, що незабаром Maersk та Hapag-Lloyd також повідомлять про негативні показники операційного прибутку своїх підрозділів лінійного судноплавства.

Додатковий тиск на галузь формує хвиля новобудов. За оцінкою Freightos, безпрецедентне введення потужностей тисне на ставки й виручку.

Аналітики Drewry пояснюють такий стан речей «структурним перезавантаженням». Ставки нормалізуються, подушку готівки вже вибрано, а частина компаній покладається на продаж активів, держпідтримку чи рефінансування. Компанії роблять ставки на жорсткіше фінансове та операційне управління.

AlixPartners радить програмно економити, керувати потужностями через повільний рух і простої суден. Навіть із сильними балансами без дисципліни галузь ризикує повторити руйнівні цикли «бум—спад».

Значна частина результатів 2026 року залежить від темпів повернення масового транзиту через Суецький канал. За підрахунками Xeneta, це фактично «вивільнить» 6–8% глобальної контейнерної пропозиції.

Моделювання Sea-Intelligence (за сценарію відкриття Червоного моря на початку 2026-го та 3–4 місяців перехідного перевантаження) припускає водночас зростання глобального попиту на 3% за підсумками року і просідання показника TEU-

міль у III кварталі на 12% через скорочення середніх відстаней. Ті перевізники, хто швидше скоригує витрати й пропозицію місткості, матимуть кращі шанси зберегти маржу в умовах «нової нормальності».

Також раніше USM повідомляв, що світовий обсяг замовлень на контейнеровози перевищив 5 млн TEU, що загрожує надлишком флоту.

<https://usm.media/kontejnernyj-rynok-opynywsia-na-merzsi-strukturnoho-perezavantarzsennia/>

Для проведення концесії у порту Чорноморськ створили дві робочі групи

У понеділок, 2 лютого, пройшло чергове засідання конкурсної комісії з визначення інвестора для першого та контейнерного терміналів порту Чорноморськ.

Про це повідомляє Міністерство розвитку громад та територій України.

Під час засідання прийняли рішення про створення двох робочих груп. Перша – відповідатиме за прийом конкурсної документації, відкриття пакетів документів, перевірку їх повноти та відповідності форматам. Друга – здійснюватиме опрацювання поданих документів, розгляд заявок та підготовку проєктів висновків.

Також члени комісії розглянули порядок надання додаткової інформації та роз'яснень, а також опрацювали запити, що надійшли з 20 грудня 2025 року по 2 лютого 2026 року.

«Крім того, комісія ухвалила зміни до Інструкції для претендентів та Переліку заходів з моніторингу наявних або

потенційних загроз національній безпеці України під час конкурсу», – повідомили у міністерстві.

Як раніше повідомляв USM, ЄБРР та IFC допомагають у концесійному проєкті терміналу порту Чорноморськ.

<https://usm.media/dlya-provedennya-konczesiyi-u-portu-chornomorsk-stvorili-dvi-robochi-grupi/>
