

Судновласники «костерів» зрівняли ставки для Дунаю і глибоководних портів, – ASAP Agri

Власники костерів частіше пропонують однакові фрахтові рівні для рейсів і з ПОС, і з дунайських портів.

У третій декаді лютого ситуація на українському фрахтовому ринку суттєво не змінилася – ставки загалом утримуються, а ринку бракує імпульсу для розвороту тренду на користь судновласників. Про це повідомляє ASAP Agri.

За оцінкою аналітиків, вантажні ордери на кінець лютого та першу половину березня продовжують надходити, однак лише обмежена їхня частина є твердою. Причина – тривалі логістичні труднощі в Україні. Фрахтувальники частіше бронюють вантажі лише після отримання від судновласників пропозицій із чіткими датами та підтвердженими рівнями фрахту.

У сегменті «костерів» цього тижня судновласники дедалі частіше озвучують однакові фрахтові ідеї як для рейсів із глибоководних портів України (ПОС), так і з дунайських. У низці випадків це змусило фрахтувальників із дунайськими вантажами погоджуватися на дещо вищі рівні, щоб зафіксувати судно та привернути увагу власників тоннажу.

Водночас фрахтовий відділ Atria Brokers оцінює вартість перевезення 30 тис. тонн кукурудзи з українських глибоководних портів до східного узбережжя Італії на рівні \$25/т – без змін за тиждень.

У сегменті «костерів» фрахт на відвантаження 6 тис. тонн кукурудзи з українських дунайських портів до східного узбережжя Італії утримується в діапазоні \$37–39/т.

Як писав USM, у 2025 році агропродукція забезпечила 56% експорту України, попри зниження частки.

«Нібулон» отримав нове фінансування для розвитку морського розмінування в Україні

Компанія «Нібулон» розпочала нови етап своєї ініціативи з гуманітарного розмінування, підписавши угоду про фінансування на суму 7,8 млн євро з німецькою DEG Impulse gGmbH.

Угоду підписали у межах програми develoPPP. Як зазначають в «Нібулон», цей етап партнерства зосереджений на морському та внутрішньому водному розмінуванні, що є критичним напрямком у компанії.

Ініціатива передбачає фінансування створення 90-метрової морської платформи, здатної виконувати роботи з очищення акваторій із використанням сучасних безпілотних підводних систем – зокрема ROV (дистанційно керованих апаратів), AUV (автономних підводних апаратів) та інших UUS (безпілотних підводних систем).

«Робота платформи буде повністю інтегрована в широку екосистему гуманітарного розмінування компанії, що включає очищення сільськогосподарських земель, створення технічного сервісного центру та розгортання мобільної інфраструктури швидкого реагування», – зазначили в «Нібулон».

Платформу буде побудовано на власному суднобудівно-судноремонтному заводі компанії. Завдяки власним виробничим потужностям компанія забезпечує повний цикл реалізації проекту

– від інжинірингу та будівництва до технічного оснащення та введення в експлуатацію.

Очікуваний соціально-економічний ефект проєкту:

- розмінування понад 10 км² акваторії Чорного моря та внутрішніх водних шляхів у Миколаївській і Херсонській областях – критично важливих для безпечного експорту зерна та судноплавства;
- очищення додаткових 13 600+ гектарів сільськогосподарських земель;
- покращення умов життя для понад 3 000 осіб, зокрема мешканців прибережних громад;
- відновлення безпечного використання земель для понад 200 фермерських господарств;
- щорічне виробництво понад 70 000 тонн високоякісного зерна;
- створення нових робочих місць та підготовка понад 60 фахівців – саперів, операторів і водолазів.

<https://usm.media/nibulon-otrimav-nove-finansuvannya-dlya-rozvitku-morskogo-rozminuvannya-v-ukrayini/>

В АВ АМПУ вшанували пам'ять загиблих членів екіпажу «Інгульський»

У день четвертих роковин від початку повномасштабної війни проти України в АМПУ нагадали про загиблих співробітників.

Про це повідомив голова Адміністрації морських портів України Микола Кравчук.

За його словами, з початку повномасштабного вторгнення дев'ятнадцять співробітників АМПУ загинули під час виконання

бойових завдань або пропали безвісти. Двісті тридцять один цивільний постраждав або загинув в українських портах під час роботи.

У день четвертих роковин від початку повномасштабної війни проти України, в АМПУ

вшанували пам'ять загиблих членів екіпажу днопоглиблювального судна «Інгульський», який підірвався на вибуховому пристрої при вході в Дунай минулоріч.

Промірний катер відтепер стане носити ім'я Іван Коваль. Катер уже сьогодні працює в усіх акваторіях – від Дунаю до портів Великої Одеси. Ім'я Івана Ковалю – тепер на борту судна, яке щодня служить Україні.

Також керівництво АМПУ подало документи на нагородження державною нагородою посмертно Наталії Іщук, яка працювала на судні коком.

Ім'ям Данила Голдова, який працював оператором спеціальних пристроїв, назвуть новий промірний катер. Судно планують ввести експлуатацію у 2026 році. Ім'я Данила житиме в майбутньому флоті.

<https://usm.media/v-ampu-vshanuvati-pam%ca%bcyat-zagiblih-chleniv-ekipazhu-ingulskij/>

Експорт зерна через порти зберігає домінування, але попит на олію послабився

Частка відправлень в напрямку портів у структурі залізничного експорту зерна становить стабільні 91%.

У напрямку портів у лютому перевезли 1,368 млн тонн зернових, що на 0,8% більше, ніж торік. Про це повідомляють аналітики

Spike Brokers.

Найбільшу динаміку демонструє термінал Чорноморського порту ТІС – 296,2 тис. тонн (+54% р/р). Одеський порт також показує зростання (+8,7% р/р). Водночас Чорноморськ-Порт-Експорт знизив обсяги на 1,8%, а дунайські порти зазнали суттєвого падіння. Зокрема, Ізмаїл скоротив перевезення на 60%.

Станом на 19 лютого середньодобове відвантаження у портах Великої Одеси становило 1 126 вагонів на добу, а в напрямку портів рухалося понад 11 тис. вагонів із зерном. Середньодобове навантаження на мережі в цьому напрямку зросло до 1 172 ваг/добу.

На фоні цього в портах акумулюється значний обсяг кукурудзи – наразі в напрямку портів прямує майже 800 тис. тонн товару, значну частину якого формує саме ця культура.

Ціна кукурудзи на базисі CPT-порт за SPIKE Spot Index знизилася до \$212/т (-\$1 за тиждень), що може сигналізувати про початок корекції після попереднього зростання.

Попри зростання котирувань на Чикаго, портова активність щодо пшениці залишається помірною. Експорт у лютому зосереджений переважно на ринку MENA, а загальні темпи відвантаження залишаються обмеженими. Котирування на пшеницю в портах зросли – фуражна торгується за \$210/т (+\$1), а пшениця з 11,5% вмістом білка коштує \$216/т (+\$2).

В олійному сегменті морський експорт демонструє послаблення. У напрямку портів у лютому перевезено лише 29,1 тис. тонн олії (-36% р/р), а частка портів скоротилася до 34%. Це підтверджує тенденцію переорієнтації експорту олії на сухопутні маршрути. Водночас у сегменті макухи та шротів через порти перевезли 37,6 тис. тонн (+9% р/р), що формує 25% у структурі експорту цього продукту.

Також напередодні USM писав, що судновласники «костерів» зрівняли ставки для Дунаю і глибоководних портів.

<https://usm.media/eksport-zerna-czerez-porty-zberihaje-dominuvannia-ale-popyt-na-oliju-poslabywsia/>

24 лютого минає чотири роки від початку повномасштабної агресії.

За цей час українська портова система пройшла через безпрецедентні випробування: блокаду, постійні обстріли, енергетичні обмеження, роботу в режимі морських коридорів та системні ризики для інфраструктури й людей.

Попри це, операційна спроможність була збережена.

У межах Чорноморської зернової ініціативи забезпечено стабільність експорту в умовах війни.

Український морський коридор довів здатність країни самостійно підтримувати безпеку судноплавства.

Дунайський напрямок взяв на себе критичну частину логістики в період повної блокади.

Разом це – сотні мільйонів тонн вантажів, що пройшли через українські порти у найскладніших умовах сучасної історії.

Це результат системної підготовки, досвіду та відповідальності людей – портовиків, моряків, інженерів, диспетчерів, управлінців.

Стійкість – це не тимчасова адаптація.

Це підтвердження здатності складної інфраструктури функціонувати в умовах постійної загрози.

Саме тому вона має стати новою нормою.

Складні інфраструктурні системи потребують спеціалізованої експертизи, інституційної пам'яті та довгострокової

відповідальності.

Рішення не можуть бути ситуативними, якщо йдеться про стратегічний розвиток.

Досвід воєнної витривалості має бути трансформований у послідовну модель управління, відновлення та міжнародної інтеграції.

Українські порти довели свою спроможність у найскладніший період сучасної історії.

Наступний крок – закріпити цю спроможність як системну основу майбутнього.

Стійкість – це вже не реакція на кризу.
Це стандарт.

□□ February 24 marks four years since the start of the full-scale invasion.

Over this period, Ukraine's port system has faced unprecedented challenges: blockade, repeated attacks, energy restrictions, maritime corridor operations, and continuous threats to infrastructure and personnel.

Yet operational capacity was preserved.

Within the Black Sea Grain Initiative, exports continued despite wartime conditions.

The Ukrainian maritime corridor demonstrated the country's ability to independently maintain navigational safety.

Danube ports assumed a critical share of logistics during the period of complete blockade.

Together, hundreds of millions of tonnes of cargo moved through Ukrainian ports under the most difficult circumstances of modern history.

This was not improvisation.

It was the result of preparation, experience, and professional

responsibility – of port workers, seafarers, engineers, dispatchers, and managers.

Resilience is not a temporary adjustment.

It is proof that complex infrastructure can function under sustained pressure.

That is why resilience must become the new standard.

Complex infrastructure systems require specialized expertise, institutional memory, and long-term accountability.

Strategic development cannot rely on ad hoc decisions.

The experience gained under wartime conditions must now evolve into a consistent model of governance, recovery, and international integration.

Ukrainian ports have demonstrated their capability in the most challenging period of modern history.

The next step is to secure that capability as a lasting foundation for the future.

Resilience is no longer a response to crisis.

It is the benchmark.
