

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% p/p), 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% p/p), 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.

ІМО нарахувала вже 529 суден під фальшивими прапорами

Питання протидії підробленим реєстраціям винесуть на засідання юридичного підкомітету наступного місяця.

ІМО повідомила про різке зростання кількості суден, які використовують фальшиві держави прапора. Про це інформує Splash.

У підготовчій записці до засідання юридичного підкомітету LEG 113 зазначається, що станом на зараз ідентифіковано 529 таких суден – більше, ніж під час попередньої сесії LEG 112.

За даними секретаріату, 356 суден із цього переліку не класифіковані жодним класифікаційним товариством, що додатково підвищує ризики для безпеки мореплавства. Перелік сформовано на основі перевірок S&P Global та опубліковано через платформу GISIS ІМО. Він охоплює танкери, балкери, контейнеровози та менші судна.

У документі наведено численні приклади шахрайства з боку операторів та псевдореєстрів:

- Нідерланди повідомили про два фейкові сайти, що нібито видавали сертифікати від імені Сінт-Мартена – підтверджено 17 суден під фальшивим прапором;
- Малаві (країна без виходу до моря) виявила підроблений судновий реєстр, повідомила про це Інтерполу та скоротила кількість таких суден із 27 до 8;
- Тимор-Лешті та Лесото заявили, що не мають міжнародних реєстрів після виявлення фейкових сертифікатів;
- Велика Британія порушила питання незаконного використання ММСІ Бермудських островів;
- Бенін після перевірки зменшив кількість суден під фальшивим прапором із 33 до 13;

- Гамбія видалила 72 судна з реєстру та запровадила мораторій на нові реєстрації;
- Ботсвана (без морського реєстру) – 17 суден з фейковими AIS-даними;
- Малі – 17 фальшивих прапорів;
- Гвінея – 39 суден після спростування інформації про «Альфа-реєстр»;
- Тонга, чий міжнародний реєстр було ліквідовано ще у 2002 році, – 13 танкерів, які формально вважаються суднами без громадянства;
- Коморські острови – після перевірок 83 судна залишаються у статусі фальшивої реєстрації.

Окремо зазначено значну кількість суден, що приписують до реєстрів Гаяни (74), Аруби (35) та Кюрасао (32).

Також нещодавно Мадагаскар попередив ІМО про викриття схеми з фальшивим прапором. Влада країни виявила дев'ять суден, які пред'являли документи про мадагаскарську реєстрацію, хоча Мадагаскар не веде міжнародного суднового реєстру.

Як писав USM, напередодні Данія затримала контейнеровоз під прапором Ірану через проблеми з реєстрацією. Останньою зупинкою судна був російський Санкт-Петербург – там його пришвартували 16 січня.

<https://usm.media/imo-naraxuvala-wzse-529-suden-pid-faljszyvym-y-praporamy/>

ВАКС продовжив розслідування щодо розкрадання коштів Ізмаїльського порту

Вищий антикорупційний суд продовжив до 11 квітня строк

досудового розслідування щодо розкрадання коштів Ізмаїльського морського порту.

Суд ухвалив таке рішення 4 лютого, повідомляє «Слово і діло». Йдеться про розслідування справи за підозрою підприємця Сергія Соловйова, ексдиректора ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» Андрія Єрохіна та ще двох осіб у заволодінні 24 млн грн. Раніше ВАКС застосував до екскерівника порту Єрохіна запобіжний захід у вигляді застави в 908 400 грн з обов'язками. Бізнесмену Соловйову суд визначив 3,02 млн грн застави, а пособникам Сергію Павленку та Катерині Альошенковій – 757 000 і 908 400 грн відповідно.

Нагадаємо, раніше НАБУ та САП викрили організовану групу, яка заволоділа понад 24 млн грн державного підприємства «Ізмаїльський морський торговельний порт».

Схема діяла у 2022-2023 роках та передбачала завищення вартості обладнання та товарів. Учасники організованої групи мали доступ до службової інформації щодо майбутніх закупівель та заздалегідь визначали «переможців» торгів.

<https://usm.media/vaks-prodovzhiv-rozsliduvannya-zavolodinnya-koshtami-izmayilskogo-portu/>

У Мінрозвитку пройшло засідання комісії з відбору концесіонера для терміналів у порту Чорноморськ

Комісія опрацювала запити зацікавлених компаній і схвалила відповіді, підготовлені за участі радників.

У Мінрозвитку 20 лютого відбулося чергове засідання конкурсної

комісії з визначення концесіонера щодо терміналів у порту Чорноморськ. Про це повідомили на сайті відомства.

Засідання провів заступник міністра Андрій Кашуба. У роботі комісії також взяли участь перша заступниця міністра Альона Шкрум та заступник міністра Євген Дубогриз.

Під час зустрічі комісія розглянула запитання, які надійшли від юридичних осіб, зацікавлених в участі в конкурсі. Відповіді на ці запитання опрацьовували із залученням радників, після чого їх схвалили члени комісії.

<https://usm.media/u-minrozvitku-projshlo-zasidannya-komisiyi-z-vidboru-konczesionera-dlya-terminaliv-u-portu-chornomorsk/>
