# Для дунайських портів планують залучити $35 млн на флот і додаткову захисну інфраструктуру

У межах міжнародного проєкту RELINC для розвитку дунайських портів України планують залучити 35 млн доларів на закупівлю флоту, захисних споруд та обладнання.

Під час Ukrainian Danube Conference заступник міністра розвитку громад та територій Андрій Кашуба окреслив ключові напрямки розвитку українського Придунав’я.

За його словами, одним із пріоритетів є інтеграція української частини Дунаю до європейської транспортної мережі TEN-T. Це дозволить залучати фінансування ЄС для модернізації інфраструктури та розвитку внутрішнього водного транспорту.

Окремо посадовець наголосив на необхідності створення індустріальних парків у Дунайському регіоні для залучення інвестицій і формування доданої вартості безпосередньо біля логістичних маршрутів.

Крім того, Мінрозвитку працює над посиленням протиповітряного захисту регіону та підвищенням енергетичної стійкості портової інфраструктури.

За словами Кашуби, у межах проєкту RELINC для дунайських портів передбачене фінансування на суму 35 млн доларів. Кошти планують спрямувати на закупівлю портового флоту, захисних споруд та спеціалізованого обладнання за підтримки міжнародних фінансових інституцій.

https://usm.media/dlya-dunajskih-portiv-planuyut-zaluchiti-35-mln-na-flot-i-dodatkovu-zahisnu-infrastrukturu/

# MSC купила частку в 51% у контейнерному терміналі в порту Південний

У порт Південний зайшов один з найбільших контейнерних операторів світу. Компанія MSC купила частку в українському терміналі.
Mediterranean Shipping Company (MSC) купила частку в 51% у контейнерному терміналі TIS в порту Південний, повідомляє Latifundist.
За даними YouControl, станом на 15 травня найбільшими кінцевими бенефіціарами компанії є представники родини Апонте – Дієго Апонте та Алекса Апонте; вони опосередковано контролюють по 25,5% компанії кожен.
Ще 11,72% належать Єгору Гребеннікову, 9,72% – Андрію Ставніцеру, і 9,19% – Олегу Кутателадзе.
https://usm.media/msc-kupila-chastku-v-u-kontejnernomu-terminali-v-portu-pivdennij/

# Кількість суден на Дунаї продовжує зменшуватися

У понеділок, 1 червня, біля каналів Суліна та Бистре фіксують близько п’яти суден, тоді як до портів Великої Одеси прямує близько 25 суден.

Про це повідомляє операційна менеджерка Avalon Shipping Катерина Кононенко.
За її словами, станом на початок червня кількість суден на Дунаї зменшується, тоді як в морських портах України з’являється все більше вільних причалів.
«Сподіваюся, це лише тимчасова ситуація, пов’язана з сезоном та періодом відпусток», – зазначила Катерина Кононенко.
Максимальна безпечна осадка для проходу Сулінським каналом наразі становить 7,01 м, для каналу Бистре – 5,5 м. На підході до Ізмаїла в районі 44-ї милі максимальна безпечна осадка становить 7,5 м.
https://usm.media/kilkist-suden-na-dunayi-prodovzhuye-zmenshuvatisya/

---

# Криза неминуча: як події в Ормузькій протоці впливають на логістику та ціни в Україні

Ормузька протока за тисячі кілометрів від України, але її криза вже відчутна для чорноморського фрахту. USM зібрав думки українських експертів в галузі судноплавства та логістики, щоб з’ясувати, як події на Близькому Сході впливають на Україну.
Минуло вже понад два місяці відтоді, як Дональд Трамп оголосив операцію проти Ірану. Приводом стали іранська ядерна програма, ракетні загрози та атаки на союзників США в регіоні. У відповідь Тегеран фактично обмежив рух через Ормузьку протоку, через яку проходило близько 20 млн барелів нафти й нафтопродуктів на добу. Через провал переговорів і відмову

Тегерану йти на поступки Вашингтон сам закрив протоку, але вже щодо суден в іранські порти.
Криза швидко розійшлася по світовій економіці. Подорожчали нафта, пальне, страхування і морські перевезення. Бункерні індикатори зросли більш ніж удвічі від рівнів лютого, контейнерні лінії почали вводити надбавки за воєнні ризики, а частина тоннажу фактично випала з обігу.
Що про вплив кризи в Ормузькій протоці розповіли USM учасники паливного, зернового, фрахтового, контейнерного й експедиторського ринків — читайте нижче.
Чому Ормуз — не повторення Червоного моря
У 2023 році світове судноплавство вже проходило через схожу кризу. Тоді підтримуване Іраном угруповання хуситів у Ємені почало атакувати судна в Червоному морі — одному з ключових маршрутів між Азією та Європою. Для бізнесу це одразу стало серйозною проблемою. Сотні суден були змушені відмовитися від проходу через Суецький канал й піти набагато довшим шляхом — навколо Африки.
Через це зросли витрати на пальне, фрахт і страхування, а компаніям довелося закладати більше часу на доставку. Але Ормуз — складніший випадок. Червоне море можна було обійти, хоч і дорого. Ормузька протока натомість є головним виходом із Перської затоки, тому будь-який збій там б’є не лише по маршрутах, а й по нафті, бункеру, страхуванню та вартості перевезень у всьому світі.

«Історія з хуситами від сьогоднішнього конфлікту відрізняється тим, що у постачальників був альтернативний маршрут. Компанії спрямовували танкери в обхід протоки Баб-ель-Мандеб навколо африканського континенту. Це призвело до подорожчання транспортування і підвищило попит на судна великої місткості, але глобально не призвело до втрати обсягів на ринку. Натомість Ормузька протока — це шийка пляшки, з якої тільки один вихід», — пояснює директор консалтингової групи «А-95» Сергій Куюн.
Голова Асоціації міжнародних експедиторів України Віктор Берестенко також вважає, що досвід Червоного моря змінив

поведінку бізнесу. Компанії вже не чекають, «поки все закінчиться», а одразу закладають альтернативні маршрути, часові буфери, переглядають контракти і страхування. Але Перська затока складніша, бо йдеться не лише про маршрутний, а й про енергетичний ризик.

«Головний висновок: бізнес уже не сприймає геополітичний ризик як тимчасове відхилення. Він став частиною ціноутворення. Але загострення в Перській затоці — складніший кейс, бо це не лише маршрутний ризик, а й енергетичний: через протоку проходить значна частина світового нафтового та LNG-потоку», — наголошує Берестенко.

Директор логістичної компанії LUKRO Анрі Петросян формулює це ще ширше: ринок адаптується майже до будь-якого шоку, але адаптація ніколи не буває безкоштовною.

«Криза просто переходить з форми хаосу у форму витрат. Коли з'являється загроза — війна, блокада маршруту, санкції, атаки на танкери — бізнес не зупиняється. Він перебудовується: шукає нові маршрути, змінює постачальників, страхує ризики, піднімає стратегічні запаси, переглядає ціни. А ціна адаптації завжди висока», — каже Петросян.

За його словами, логістика після війни в Україні, блокування Баб-ель-Мандебської протоки та кризи в Перській затоці вже не повернеться до колишнього стану. Ринок навчився працювати через зовнішні хаби, прийняв вищі витрати і менші обсяги, але це не означає, що ризик зник. Він просто став частиною системи.

## Для Чорного моря це не прямий удар, а мультиплікатор витрат

Попри масштаб кризи, її вплив на Чорне море не варто описувати як механічне перетікання флоту з одного регіону в інший. Директор і співзасновник BPG Shipping Геннадій Іванов зауважує, що судна, які працюють у Перській затоці, і судна, що працюють у Чорному морі, здебільшого не перетинаються.

Тобто Ормуз не забирає напряму той самий тоннаж, який міг би працювати з українськими портами. Для України, за словами Іванова, найбільший вплив проявився інакше — через подорожчання палива, зростання ризиків заходу в порти та

скорочення кількості судновласників, готових працювати з українськими вантажами.
«Судна, які працюють у Перській затоці і в Чорному морі, не перетинаються. Для України в контексті фрахту найбільший вплив мала ціна на паливо. IFO/MGO у Стамбулі – Гібралтарі, за нашими оцінками, зріс майже вдвічі. Плюс ризики заходу, які, на жаль, ідуть по висхідній і скорочують кількість судновласників, готових заходити до нас», – зазначає Іванов.
Окремий фактор – чергова хвиля атак РФ на судна, які заходять в Україну. Це ще більше звужує вибір тоннажу для українського ринку.
Водночас Іванов додає: фрахт не «космічно» виріс, бо зона Med–Black Sea зараз загалом перебуває у стагнації. Але якщо в регіон повернеться волатильність, то фрахт може сильно коливатися в бік зростання. Якщо хусити знову почнуть атакувати Червоне море, і тим більше коли почнеться зерновий сезон, фрахт на східний напрямок буде дуже дорогим.
Віктор Берестенко також не бачить різкого стрибка ставок з України саме через Ормузьку протоку. Для Чорного моря премія за воєнний ризик уже була вбудована у ринок через повномасштабну війну. Але Ормуз додав три фактори: дорожчий бункер, обережність судновласників і ризик перетікання місткості на більш маржинальні або безпечні маршрути.
Тому для українського експорту Ормузька протока працює не як окрема кнопка, яка миттєво підняла ставки, а як мультиплікатор уже наявних витрат.

Паливо – найшвидший канал впливу
За оцінками консалтингової групи A-95, до кінця лютого премії на гуртові партії в середньому зросли на $70–80/т. Це додає приблизно 3–3,5 грн/л до котирувань, які й самі суттєво зросли.
Глобальні ціни бункерного палива, мазуту й сірчастого газойлю подвоїлися. Але не менш вагомий внесок зробило зростання військових страхових премій.
У BPG Shipping також називають саме пальне ключовим фактором для українського фрахту. Так, подорожчання IFO/MGO у Стамбулі

– Гібралтарі стало найбільш відчутним каналом впливу для України. Це змінює не лише собівартість рейсу, а й поведінку флоту. Тобто судна менше баластуються і частіше залишаються в тому регіоні, де вже перебувають.

Відкриті індикатори підтверджують масштаби паливного шоку. Drewry, використовуючи Singapore VLSFO як бенчмарк, зазначала, що ціни на бункер зросли більш ніж на 100% від середнього рівня лютого 2026 року. На маршруті C3 Tubarao–Qingdao фрахтові ставки зросли приблизно на 24%, а частка бункеру у фрахтовій собівартості для non-scrubber Capesize піднялася з менш ніж 50% до понад 85%.

Очільник АМЕУ Віктор Берестенко, однак, застерігає: бункер не можна розглядати окремо від решти факторів. Сьогодні фрахт формується як сума ризиків.

«Паливо, страхування, затримки, обхідні маршрути, доступність флоту – все це одночасно тисне на ставку», – зазначає він.

Контейнерний сегмент: надбавки, маршрути і дефіцит обладнання

У контейнерній логістиці реакція на кризу була майже миттєвою. Директор LUKRO Анрі Петросян зазначає, що судноплавні лінії протягом 24–48 годин після ескалації запровадили військові надбавки на напрямку портів Ближнього Сходу і Перської затоки – близько $2000–3000 за TEU/FEU.

Водночас проблема вже не лише у ставках. За даними норвезької аналітичної платформи Xeneta, конфлікт витіснив близько 250 тис. TEU щотижневої контейнерної місткості. Навіть коротке перемир’я, за оцінкою аналітиків, не означає швидкого повернення до нормальної роботи: перевізники вже витратили ресурси на альтернативні маршрути і не будуть миттєво відмовлятися від них без гарантій стабільності.

Водночас Віктор Берестенко звертає увагу на фактор, який часто випадає з поля зору – обладнання. Криза в Ормузі посилила глобальний збій циклу повернення порожніх контейнерів. Тобто відправлення може «зависнути» навіть тоді, коли фрахт уже погоджений – просто через відсутність контейнера в потрібному місці.

Страхування: коли проблема не лише в ціні

Воєнний конфлікт потягнув за собою й зростання страхових

ризиків для судноплавства. За даними Reuters, уже в перші дні після ударів США та Ізраїлю по Ірану вартість військового страхування для суден у Перській затоці зросла в кілька разів. Окремі страховики піднімали премії приблизно з 0,2% до 1% вартості судна, а частина компаній узагалі тимчасово відмовлялася покривати рейси через Ормузьку протоку. Для великих танкерів це означало додаткові сотні тисяч доларів витрат лише на один прохід через регіон. Очевидно, з часом ситуація тільки ускладнювалась.

«Для танкерів у Перській затоці військові страхові премії зросли у 10–12 разів, до 3–5% від вартості судна. Наприклад, за перевезення танкером класу LR1, ринкова вартість якого в середньому $40 млн, додатково доводиться доплачувати $1,2–1,9 млн. А це плюс $15–25/т на кінцевій вартості вантажу», – каже Сергій Куюн.

Натомість для контейнерного сегмента наслідки дещо легші. По окремих проходах через Ормуз котирування доходили до 2–3% вартості судна. Втім, це фактично так само ставить рейс на межу економічної доцільності, додає очільник Асоціації міжнародних експедиторів України Віктор Берестенко.

Натомість у Чорному морі премія за воєнний ризик давно висока, але більш стабільна. Берестенко оцінює страхову премію за захід контейнеровоза в українські порти від 0,5 до 1%, залежно від рейсу, періоду покриття та ризику. Директор LUKRO Анрі Петросян говорить про вужчий діапазон – від 0,5% до близько 0,6%.

Але головна проблема не завжди у вартості. Інколи питання в самому факті покриття. Петросян згадує, що за останній рік були випадки, коли в періоди загострення обстрілів портової інфраструктури страхові компанії екстрено переглядали умови, тарифи й премії. За його словами, взимку 2026 року після руйнувань портів, терміналів і підприємств олійної індустрії це стало приводом для скасування багатьох експортних контрактів.

Берестенко описує схожий механізм: публічно таких кейсів може бути небагато, але ринок бачить їх регулярно. Якщо страховик

не дає покриття або дає його за ціною, яка «вбиває» економіку логістики, перевезення просто не відбувається. Формально контракт може залишатися чинним, але виконати його на тих самих умовах уже неможливо.

У зерновому сегменті ситуація дещо інша. Співвласник і операційний партнер торгово-аналітичної компанії Barva Invest Богдан Костецький оцінює страхові витрати в Чорному морі приблизно в районі $1/т. Але одразу додає, що таке покриття часто непрактичне.

«Страхові премії складають в районі долара на тонну, але такому покриттю гріш ціна. Воно нічого не покриває, тому що може бути таке, що страховка включається вже по факту виходу завантаженого судна в нейтральні води. А у нас зона ризику — біля причалів», — каже Костецький.

Зерновий ринок: фрахт — лише частина проблеми

Для зернового ринку вплив Ормузу не зводиться до ставки фрахту. Богдан Костецький наголошує, що фрахт — лише один із елементів ширшого ланцюга. Криза б’є по пальному, добривах, очікуваннях виробників, поведінці покупців і кінцевих ринках.

«Тут багатофакторна картина. Я не буду говорити гучних слів, що це найскладніше за всю історію людства, але кожен день і тиждень цієї блокади на блокаді розкручує інфляційний маховик. Фрахт — це лише один з елементів впливу цих подій», — каже експерт.

За його оцінкою, пальне для зернового флоту також подорожчало суттєво — з $60 до близько $100. Але фрахт реагує стриманіше — приблизно у 10–20%. Причина в тому, що у Чорноморсько-Середземноморському басейні зараз немає дефіциту суден. Навпаки, наявний тоннаж може навіть перевищувати фактичний попит на перевезення.

«Виробник зайняв очікуючу позицію. Ціни зростають доволі об’єктивно, і він вважає, що вони мусять бути ще вищими, тому що собівартість піднялася, за різними оцінками, на 20–35%. Продавці, які тримають товар, фактично деномінований у валюті, не прагнуть накопичити надлишкові гривневі кошти на рахунку. Вони продають під поточні потреби і стараються залишатися в

товарі», — пояснює Костецький.
У результаті судновласники опинилися між двома силами: з одного боку, простій судна коштує грошей щодня, з іншого — експортна пропозиція рухається повільніше, ніж могла б.
Костецький оцінює, що цього місяця Україна може експортувати близько 2–2,2 млн тонн кукурудзи. Для виконання експортного завдання, за його словами, потрібно було б вивозити приблизно 3 млн тонн. Технічно Україна здатна це робити, але ліквідність сповільнюється, ціна на кукурудзу зростає, і це ще більше підкріплює продавців у рішенні не поспішати.

Окремий вплив кризи проявився у зміні кінцевих ринків і ваги окремих напрямків. Цього сезону Україна імпортує зерно здебільшого до Туреччини та Італії. При цьому роль Туреччини ще посилилася після відкриття імпортної квоти на 3 млн тонн кукурудзи зі зниженим митом — з 130% до 5% до кінця липня. Це зробило турецький напрямок преміальним для української кукурудзи.
Тоді як раніше більш конкурентними виглядали Іспанія та Північна Африка. Частину традиційного для України європейського ринку — Нідерланди, Бельгію та Іспанію — цього року захопила американська кукурудза.
Попри це Україні ще потрібно вивезти близько 8 млн тонн кукурудзи. Туреччина може забрати близько 3 млн тонн, Італія — приблизно 1,5 млн тонн. Якщо український виробник не погодиться активніше конкурувати з американцями, частина обсягів може перейти в наступний сезон. Втім, в умовах кількох цінових катаклізмів і можливої нової хвилі інфляції більші перехідні залишки можуть виявитися не найгіршим сценарієм, наголошує Костецький.
Найчутливіша частина його оцінки стосується іранського напрямку. Костецький зазначає, що Іран традиційно імпортував українську кукурудзу і має значну імпортну потребу — близько 9–10 млн тонн. За його словами, частина української кукурудзи могла фактично йти в іранському напрямку через проміжні пункти призначення. ВІд початку блокади Ормузької протоки частина суден, які формально йшли на Туреччину, змінила напрямок і

розвантажилася на іспанському та єгипетському ринках.
Хоча питання Туреччини виходить далеко за межі зерна. Для української логістики вона дедалі більше працює як хаб насамперед через географію.
Анрі Петросян не береться оцінювати роль Туреччини через політичну призму. На його думку, політика змінюється швидше, ніж фундаментальні логістичні фактори. А фундамент Туреччини — це її положення на стику Європи, Азії, Чорного моря, Середземномор'я та Близького Сходу.
«Контроль проток Босфор і Дарданелли, доступ до Чорного моря, сухопутні коридори до Кавказу, Центральної Азії та Близького Сходу — усе це робить країну природним транзитним вузлом», — пояснює він.
За словами Петросяна, повномасштабна війна в Україні, зміна маршрутів у Чорному морі, війна в Газі, кризи в Червоному морі та Перській затоці дали поштовх новим логістичним проєктам, невід'ємною частиною яких є Туреччина.
«Туреччина сьогодні — це вже не просто міст між Європою та Азією, а один із ключових центрів нової логістичної архітектури регіону», — підсумовує Петросян.

Далі тільки гірше?
Поки що ринок не повністю оцінив довгострокові наслідки кризи. Геннадій Іванов називає три недооцінені фактори.
Перший, як вже згадувалося вище, це фрагментація тоннажу. Через високі ціни на паливо судна менше баластуються і частіше залишаються в регіоні, де вже перебувають. Це може створювати локальні сплески волатильності навіть без глобального дефіциту флоту.
Другий — ризик non-availability of bunker, тобто потенційна нестача бункера в окремих регіонах.
Третій — відкладений попит після завершення бойових дій у Перській затоці, який може різко підштовхнути ставки фрахту.
Сергій Куюн звертає увагу на інший ризик — виснаження паливних запасів.
«Поки що у країн-покупців є запаси палива, які пом'якшують удар кризи. Але якщо конфлікт на Близькому Сході буде

довготривалим, на ринок чекає виснаження резервів, які неможливо буде відновити. Особливо важка ситуація проглядається з авіаційним паливом. Європа критично залежала від постачань Jet з Кувейту і ОАЕ, а стратегічних запасів авіапалива, як по бензину чи дизпальному, європейські країни не тримають», — каже Куюн.

Віктор Берестенко вважає, що ринок досі недооцінює реальну ціну логістики. Багато компаній рахують її як ставку фрахту або ціну перевезення. Але сьогодні цього недостатньо. Реальна вартість — це перевезення плюс ризик: затримки, зривів контрактів, страхової відмови, вимушеної зміни маршруту.

Якщо ж ситуація в Ормузі затягнеться, фрахт у Чорному морі навряд чи стрибне в один день. Але майже всі експерти очікують, що собівартість перевезень залишатиметься під тиском.

«Не буде різкого стрибка в один день, але буде повільне зростання собівартості. Основні драйвери — дорожчий бункер, вища страхова премія, менша готовність судновласників працювати в ризикових акваторіях, можливе перетягування місткості на інші маршрути, додаткові збори від [контейнерних] ліній», — каже Берестенко.

Анрі Петросян також вважає, що якщо блокування Ормузу затягнеться, фрахт у Чорному морі майже напевно зросте, хоча не миттєво і не однаково по всіх сегментах. Причина — Ормуз впливає на глобальні енергопотоки, страхування, бункер і перерозподіл тоннажу, а Чорне море є частиною тієї ж світової системи флоту.

Натомість Сергій Куюн формулює це через базові складові собівартості: якщо криза триватиме, вони залишаться високими. Подальша динаміка залежатиме від того, як зміняться попит на судна та обсяги перевезень у разі дефіциту в регіоні.

Для аграрного ринку Ормуз уже змінив не лише фрахт, а й собівартість майбутнього виробництва. Дорожче пальне, добрива, сушіння, збирання і логістика піднімають поріг ціни, за якою виробник готовий продавати.

Однак наслідки Ормузу ще не повністю матеріалізувалися для

глобального ринку. Морські перевезення повільні: танкер або балкер рухається «приблизно зі швидкістю велосипеда», тому частина ефектів приходить із затримкою, додає Богдан Костецький.

На його думку, навіть якщо ситуація стабілізується, ціни навряд чи швидко повернуться до рівнів, які були до нинішнього загострення. Дорожче пальне, дорожчі й менш доступні добрива та вища собівартість виробництва вже змінили поріг, за яким український виробник готовий продавати свої ресурси.

«Я не вірю, що ціни повернуться на ті рівні, які передували нинішньому загостренню на Близькому Сході. Можливо, стабілізуються. Але фундаментально на сьогодні збіжжя у світі вистачає. Інша справа — здорожчання добрив, обмеження їх доступності, здорожчання пального. Усе це в комплексі підвищує собівартість продукції. А це означає, що поріг прийняття рішення у сільгоспвиробника піднімається», — каже Костецький.

Даниїл Попов

https://usm.media/kryza-nemynucza-jak-same-podiji-w-hormuzjkij-protoci-wplyvajutj-na-logistyku-ta-ciny-w-ukrajini/

---

# В Одеській області вводять сезонні обмеження руху для вантажівок

Цього місяця на Одещині для збереження автодоріг на період аномальної спеки вводиться сезонне обмеження для руху вантажівок.

Сезонні обмеження руху для великовантажних транспортних засобів в Одеській області запрацюють з 8 червня 2026 року, повідомили в Одеській ОДА.

Для збереження дорожнього покриття вантажівкам заборонено рухатися при температурних показниках повітря більше +28°С. Заборона стосується транспорту фактичною масою понад 24 тонни і навантаженням на вісь понад 7 тонн.

Обмеження не застосовуються для транспортних засобів, які використовуються для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, а також транспортних засобів, що перевозять небезпечні, швидкопсувні вантажі, живих тварин і птахів, військові вантажі, товари подвійного призначення та/або майно, що використовується для потреб оборони та інше.

З цією метою на автомобільних дорогах загального користування державного значення встановили відповідні заборонні дорожні знаки та інформаційні щити.

Перечекати спекотний період водії можуть на майданчиках для тимчасової стоянки в смугах відведення автомобільних доріг та біля об’єктів дорожнього сервісу, зауважили в Одеській ОДА.

https://usm.media/v-odeskij-oblasti-vvodyat-sezonni-obmezhennya-ruhu-dlya-vantazhivok/