

Український агросектор втратив \$11 млрд через російські атаки, – Мінекономіки

Український аграрний сектор втратив \$11 млрд внаслідок російських атак, які знищують зерносховища, техніку й зерно. Про це заявив заступник міністра економіки України Тарас Висоцький, повідомляє Elevatorist.

Він уточнив, що з цієї суми близько \$6,5 млрд складають втрати від знищеної техніки, пошкоджень інфраструктури, зокрема зерносховищ, а також викраденої та знищеної агропродукції.

Наприкінці 2025 року росіяни збільшили кількість атак на аграрну інфраструктуру Одеської області, які значно посилюються та продовжилися на початку 2026-го.

Мінекономіки спільно з іншими державними органами та Kyiv School of Economics веде реєстр воєнних збитків, фіксуючи кожен випадок пошкодження.

У перші місяці 2026 року порти Великої Одеси зазнали понад 180 атак – це майже дорівнює кількості ударів за весь попередній рік.

«У пікові періоди це скорочувало експортні можливості на 20-30%, хоча загалом порти здатні витримувати навантаження», – зауважив Висоцький.

Також внаслідок російських атак постраждала інфраструктура міжнародних компаній, які працюють в Україні. Цьогоріч пошкоджень зазнали об'єкти Bunge та ADM. Висоцький розповів, що на обох об'єктах триває оцінка збитків і відновлювальні роботи.

Заступник міністра економіки наголосив, що реальні втрати українського агросектору значно перевищують \$11 млрд прямих збитків, адже вони також включають втрачений дохід та людський

потенціал галузі.

<https://usm.media/ukrayinskiy-agrosector-vtrativ-mlrd-cherez-r-osijski-ataki-minekonomiki/>

Біля українських портів скоротилася кількість суден, що очікують на завантаження

На підходах до українських портів перебуває близько 15 суден, тоді як на рейдах Сулінського та Бистренського каналів очікують проходження ще близько п'яти суден.

Про це повідомила операційна менеджерка Avalon Shipping Катерина Кононенко.

За її даними, попри дощову погоду в регіоні, ситуація на Дунаї залишається стабільною, а черги на проходження каналів відсутні.

Водночас відзначається зниження інтенсивності вантажних операцій в українських глибоководних портах. Це, своєю чергою, призводить до більш гнучких умов щодо погоджених термінів прибуття суден під завантаження.

Також в Avalon Shipping повідомили актуальні показники максимальної безпечної осадки для суден у регіоні. Для Сулінського каналу вона становить 7,01 м, для гирла Бистре – 5,5 м, а на ділянці до 44-ї милі порту Ізмаїл – 7,4 м.

<https://usm.media/bilya-ukrayinskih-portiv-skorotilasya-kilkist-suden-shho-ochikuyut-na-zavantazhennya/>

Одеська філія АМПУ готується до сертифікаційного аудиту інтегрованої системи управління

В Одеській філії ДП «АМПУ» розпочалася активна підготовка до сертифікаційного аудиту інтегрованої системи управління (ІСУ). ІСУ об'єднує ключові процеси діяльності підприємства відповідно до вимог міжнародних стандартів, пояснили у відомстві.

Для якісної підготовки до перевірки наказом начальника філії затверджено та введено в дію Програму внутрішнього аудиту ІСУ. До 31 серпня 2026 року внутрішні аудитори та залучені технічні експерти проведуть комплексну оцінку роботи структурних підрозділів.

У рамках внутрішнього аудиту визначені фахівці перевіряють виконання вимог інтегрованої системи управління, актуальність документації, ефективність виробничих процесів та рівень готовності персоналу до проходження сертифікації.

Інтегрована система управління поєднує міжнародні стандарти у сферах управління якістю, екологічного менеджменту, охорони праці та здоров'я працівників. Такий підхід дозволяє забезпечувати єдині принципи управління, підвищувати ефективність роботи та раціонально використовувати ресурси.

«Підготовка до сертифікаційного аудиту – це не лише перевірка відповідності міжнародним вимогам, а й можливість удосконалити внутрішні процеси, підвищити рівень безпеки та зміцнити довіру наших партнерів», – зазначив керівник Одеської філії ДП «АМПУ» Дмитро Назаренко.

Успішне проходження аудиту стане черговим підтвердженням системної роботи колективу Одеської філії ДП «АМПУ» над підвищенням якості управління, виробничої безпеки та

екологічної відповідальності відповідно до найкращих світових практик.

Чорноморський фрахт топчеться на місці через малу кількість угод

Активність на ринку впала через галузевий захід у Греції – кількість укладених угод виявилася надто малою, щоб визначити напрямок руху ставок.

Ставки на чорноморському фрахтовому ринку залишаються на рівнях попереднього тижня. Про це повідомили аналітики ASAP Agri.

Визначити напрямок їхнього руху складно через різке падіння ринкової активності – більшість учасників галузі були присутні на Посідонії в Афінах.

Попри обмежену кількість угод, ринкові фундаменти залишаються несприятливими для судновласників. Тиск із боку фрахтувальників зберігається.

Станом на 5 червня «костери» з Дунаю до Східного Середземномор'я трималися на рівні близько \$40/MT, а «хендісайзи» з чорноморських портів до ЕСІ – близько \$23–24/MT.

<https://usm.media/czornomorsjkyj-fraxt-topczetjsia-na-misci-czerez-malu-kiljkistj-uhod/>

Сіверсівські маяки відзначають 160 років роботи на Бузько-Дніпровсько- лиманському каналі

В Україні налічується щонайменше 60 маяків, кожен з яких є невід'ємною складовою системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства. Усі вони мають власну історичну спадщину та неповторну архітектуру.

160 років тому вперше засвітили свої вогні маяки Сіверсів Передній і Сіверсів Задній, розпочавши багаторічну службу регулювання руху суден одинадцятим коліном Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу.

Обидва маяки було встановлено у 1866 році на Сіверсовій косі: Передній – на краю коси, а Задній – за 2,8 км. Спочатку маяками слугували дерев'яні башти у формі зрізаних пірамід, вершини яких увінчували ліхтарі. Сіверсів Передній мав два світлові апарати – відбивальний у вікні головного фасаду, що світив у напрямку створу постійним червоним вогнем, і заломлюваний, який з вікна правого бокового фасаду освітлював дугу горизонту. Та через шторми і руйнування берега маяк Сіверсів Передній через два десятиліття довелося переносити у глиб коси. Дерев'яну вежу було розібрано, і за сто метрів від неї побудовано 12-метрову кам'яну, яка слугувала мореплавцям майже століття. Однак у 1967 році маяк було модернізовано і сьогодні – це шестигранна біла башта заввишки 18 метрів. Для кращої примітності з боку створу її пофарбовано в червоний колір і нанесено білу вертикальну смугу посередині.

Вогонь маяка Сіверсів Задній у 1871 році змінив колір, замість червоного він став випромінювати в напрямку створу постійне біле світло. Після Другої світової війни маяк було перебудовано – це вже стала 10-метрова кам'яна вежа, верхня

частина якої пофарбована в червоно-оранжевий колір, а нижня – в білий.

Обидва маяки забезпечують рух суден від мілин, що тягнулися вздовж правого і лівого берегів річки Південний Буг. Сіверсів Задній маяк працює одразу на два коліна Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу: одинадцять – разом із Сіверсів Переднім маяком та тринадцять – з Костянтинівським.

Сіверсів Передній і Сіверсів Задній маяки оснащені основним і резервним світлооптичними апаратами на світлодіодах типу «Фотон». Додатково встановлено і вузьконаправлений світлооптичний апарат, який за необхідності вмикається і вдень. Енергопостачання забезпечує лінія електропередачі, а для резервного живлення передбачені акумулятори та дизель-генератори. Контроль за станом світлооптичної апаратури і джерел живлення здійснюється дистанційно з робочого місця оператора системи «Моніторинг».

Понад півтора століття Сіверсів Передній і Сіверсів Задній маяки поєднують в собі історію із сучасністю. Від дерев'яних башт ХІХ століття маяки пройшли шлях модернізації до сучасних автоматизованих навігаційних технологій, які використовуються гідрографічними службами для забезпечення безпеки судноплавства.

Міністерство розвитку громад та територій України

Ivan Zhekov

Адміністрація морських портів України/Ukrainian Sea Ports Authority

Адміністрація судноплавства

Регістр судноплавства України

https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1432632325577730&id=100064929274957&mibextid=wwXIfr&rdid=Ko2VMD1od0b5Q0A0#
