

Асоціація

«УКРПОРТ»: Українські порти працюють навіть під обстрілами, а судноплавство має бути вільним і захищеним

20 липня 2026 року Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов в ефірі телеканалу «Суспільне» озвучив позицію експертів Асоціації щодо наслідків російських ударів по портовій інфраструктурі України та атаки на цивільне торговельне судно поблизу Одеси.

«Головне, про що ми маємо сьогодні говорити, – судноплавство повинно бути вільним і захищеним. Це основоположний принцип міжнародного морського права, який не може бути поставлений під сумнів», – зазначив в ефірі Дмитро Барінов.

За його словами, черговий ракетний удар по цивільному судну, що перевозило українську кукурудзу, – це не випадковість, а цілеспрямований акт терору проти мирного судноплавства, моряків і свободи навігації. Унаслідок атаки загинули члени екіпажу, ще кілька моряків вважаються зниклими безвісти.

«Такі дії є грубим порушенням міжнародного права і створюють загрозу не лише для України, а й для безпеки світової торгівлі та глобальної продовольчої стабільності.

Водночас, попри постійні обстріли, смертельні ризики та безпрецедентні виклики, українські моряки, портовики й усі працівники морегосподарського комплексу продовжують виконувати свою роботу. Вони забезпечують функціонування портів, безперервність морських перевезень та експорт української продукції. Це є переконливим свідченням стійкості, професіоналізму та незламності людей морегосподарського комплексу України.

Ми, як Асоціація портів України «Укрпорт», звертаємося до наших

міжнародних партнерів, міжнародних морських, портових і судноплавних організацій із закликом не залишатися осторонь. Потрібна чітка, принципова реакція міжнародної спільноти та спільні практичні кроки для захисту цивільного судноплавства. Свобода навігації має бути гарантована, а життя моряків – надійно захищене. Лише спільними зусиллями ми зможемо зупинити цей терор і не допустити, щоб море стало зоною безкарного насильства», – наголосив Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов.

Пресслужба Асоціації портів України «Укрпорт»

Міжнародна морська моніторингова місія може розпочати роботу в Україні восени

Місія від ІМО має фіксувати російські атаки на українські порти та цивільне судноплавство.

Про це повідомив міністр закордонних справ України Андрій Сибіга.

За його словами, питання розгортання місії обговорювали під час нещодавнього візиту президента Володимира Зеленського до Лондона з керівництвом Міжнародної морської організації.

Україна закликала організацію направити місію до українських портів для документування російських атак на портову інфраструктуру та цивільне судноплавство.

«Ми сподіваємося, що ця місія розпочне свою роботу, як заплановано, восени та допоможе задокументувати кожен акт

морського терору з боку Росії, проклавши шлях до притягнення винних до відповідальності», – зазначив Сибіга.

<https://usm.media/mizhnarodna-morska-monitoringova-misiya-mozh-e-rozpochati-robotu-v-ukrayini-voseni/>

Атаки на українські порти змушують експортерів переорієнтовуватися на західний кордон, – Spike Brokers

Трейдери скорочують закупівлі в портах, тоді як попит дедалі більше зміщується на сухопутні маршрути та порти Дунаю.

Військові ризики та атаки на портову інфраструктуру суттєво ускладнили роботу морської логістики України, йдеться у щотижневому огляді Spike Brokers.

За оцінкою компанії, через невизначеність із роботою глибоководних портів закупівельна активність у портовому напрямку різко скоротилася. Більшість торговельної активності наразі пов'язана з виконанням уже укладених контрактів, тоді як нові закупівлі обмежені.

Водночас попит поступово концентрується на альтернативних маршрутах експорту через західний кордон. Аналогічна тенденція спостерігається і на ринку олійних культур, де експортери дедалі активніше використовують сухопутну логістику.

У Spike Brokers наголошують, що сухопутні маршрути не здатні повністю замінити морський експорт. Їхня пропускна спроможність оцінюється приблизно у 1–1,2 млн тонн на місяць,

тоді як потреби українського агросектору становлять близько 5–6 млн тонн щомісяця.

Крім західного кордону, одним із напрямків переорієнтації експорту залишаються дунайські порти. Водночас експерти зазначають, що саме стабільна робота морських портів залишається ключовою умовою для повноцінного експорту української агропродукції.

За даними аналітиків, за тиждень на базисі СРТ Одеса ціни на кукурудзу знизилися на \$4 – до 208 \$/т, на продовольчу пшеницю – також на \$4, до 204 \$/т, а на фуражну пшеницю – на \$5, до 194 \$/т. Натомість індикатив FCA Чоп для кукурудзи зріс на \$7 – до 234 \$/т.

<https://usm.media/ataki-na-ukrayinski-porti-zmushuyut-eksporte-riv-pereoriyentovuvatisya-na-zahidnij-kordon-spike-brokers/>

Рівень води в Дунаї в Румунії впав до мінімуму за майже 30 років

Через рекордне обміління Дунаю в Румунії призупинено роботу частини поромів та затримуються баржі, а фермери зіткнулися з обмеженнями на використання води для зрошення.

Так, рівень води опустився до найнижчої позначки з 1996 року, що вже вплинуло на судноплавство, аграрний сектор та туристичну галузь, повідомляє Reuters.

За даними Національного управління водних ресурсів Румунії, через обміління на окремих ділянках річки призупинено роботу кількох поромних переправ, а зернові баржі не можуть продовжити слідування маршрутам.

Водночас влада Румунії запровадила обмеження на використання

води для зрошення в південно-східних регіонах країни та почала регулювати роботу водосховищ, щоб забезпечити необхідний рівень води для охолодження енергоблоків АЕС Cernavodă.

За прогнозом румунської влади, незабаром рівень води в Дунаї має поступово зрости завдяки сильним опадам у кількох регіонах країни.

<https://usm.media/riven-vodi-v-dunayi-v-rumuniyi-vpav-do-minimu-za-majzhe-30-rokiv/>

Ринок «хендісайзів» фактично зупинився, а дунайський фрахт зріс на \$3–5/т

Минулого тижня в сегменті «хендісайзів» шукало вантаж лише одне судно. Ставки на Дунаї натомість зросли на \$3–5/т.

Глибоководний фрахтовий ринок з українських портів фактично зупинився, тоді як ставки на Дунаї зросли на \$3–5/МТ. Про це повідомляють аналітики ASAP Agri.

Станом на 17 липня фрахт «костерів» з Дунаю до Східного Середземномор'я сягнув близько \$42–43/МТ, «хендісайзів» з чорноморських портів – близько \$26/МТ.

Сегмент «хендісайзів» минулого тижня був майже неактивним. Лише одне судно шукало вантаж і підняло свою цінову ідею більш ніж на \$10/МТ. Фрахтувальники підвищили ставки приблизно на \$5/МТ, проте угоди так і не уклали.

Причина – безпекова ситуація. 19 липня в результаті удару серйозних пошкоджень зазнав «костер» Golden Leo.

«Одне судно не є достатнім, щоб відображати реальний рівень ринку. Наразі фактично немає чіткого ринку «хендісайзів». Після серйозних пошкоджень «костера» Golden Leo 19 липня ми не

очікуємо повернення фрахтового ринку «хендісайзів» цього тижня, якщо ситуація не покращиться», – прокоментував співвласник і керівник фрахтового брокериджу Atria Brokers Тарас Панасюк.

<https://usm.media/ryнок-hendisiziw-faktyczno-zupynywsia-a-duna-jsjkyj-fraxt-zris-na-3-5-t/>
