

Через призупинення роботи портів увесь ринок перебуває під великим тиском. Інтерв'ю з президентом «Укрпорт» Дмитром Баріновим

Після посилення російських атак на цивільні судна та портову інфраструктуру український морський експорт знову опинився в умовах невизначеності.

USM поговорив із президентом Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитром Баріновим про те, як ця ситуація впливає на портовий бізнес, трейдерів і фермерів, чи можуть Дунай та сухопутні маршрути замінити глибоководні порти, а також що потрібно для повернення іноземних суден на український напрямок.

— Днями в Миколаєві росіяни обстріляли цивільні судна, які були заблоковані в порту вже декілька років. На вашу думку, чому раптом атакуються заблоковані судна, які не збиралися виходити в море?

В мене нема слів, але я спробую відповісти. Ці судна стоять у Миколаєві з лютого 2022 року, вони були заблоковані і не могли вийти, оскільки прохід повз Кінбурнську косу залишається небезпечним. Коса тимчасово окупована росіянами, і вони можуть обстріляти судно фактично напрому.

Наскільки я знаю, йдеться про турецькі судна. Турецька сторона кілька разів намагалась вирішити це питання на міжнародному рівні, але результату не було.

Ці судна просто стоять. Частина з них може бути із залишками вантажу, частина — без вантажу. Повноцінних екіпажів там немає, але залишаються скорочені вахти, адже судно не можна просто покинути. Його потрібно контролювати з погляду безпеки, екології та технічного стану.

І саме по цих суднах росіяни поцілили. Я не бачу в цьому жодної логіки. Це можна порівняти з ситуацією, коли вже є військовополонений: він не рухається, у нього немає зброї, він чекає на обмін чи інше рішення. І раптом його просто виводять і розстрілюють. Навіщо? З якою метою?

Так само і тут. Це заблоковані цивільні судна, які не збиралися виходити в море і не становили жодної загрози, якоїсь раціональної логіки в такій атаці немає.

– Як останні атаки на портову інфраструктуру Одещини та перебої в роботі морського коридору вплинули на роботу портових операторів?

Росіяни дещо змінили свій підхід. Якщо з 2026 року вони справді збільшили кількість атак на портову інфраструктуру порівняно з 2025 роком, то в липні почали цілеспрямовано атакувати саме судна – не лише ті, що перебувають у портах, а й ті, які заходять або виходять із них. І саме це стало серйозною проблемою.

Судновласники, капітани та екіпажі тепер оцінюють не рівень фрахту чи можливий заробіток, а насамперед ризик для життя.

Показовою стала атака трьома ракетами по судну з кукурудзою, яке згодом затонуло. Тоді загинули 10 людей. Це жахлива ситуація, і вона, безумовно, вплинула на ринок.

Коли система працювала стабільно, трейдери закуповували продукцію або спрямовували її до портів, оголошували ціну, наприклад, за тонну пшениці чи ячменю, а фермер уже вирішував, чи влаштовує його ця ціна, і після цього віз зерно. Зараз трейдери призупинили закупівлі, бо не мають упевненості, що зможуть далі зробити з цим вантажем. Чи вдасться його відвантажити морем? Чи не прилетить «шахед» або ракета по терміналу? Такий ризик існував і раніше, але тоді була певна ротація: судна завантажувалися, виходили, на їхнє місце надходив новий вантаж.

Тепер цієї впевненості немає. І саме в цьому головна проблема – відвантаження морем фактично опинилися під питанням.

– Виходить, ця пауза спостерігається зараз на всіх ланках

портового бізнесу?

Так, ніхто не знає, як ситуація розвиватиметься далі, всі чекають. Були заяви політичного та військового керівництва України про те, що вживаються певні кроки для нормалізації ситуації в Чорному морі. Це питання, наскільки я бачив, обговорювали і на Ставці, і на РНБО. Також його порушували на рівні ООН, де скликали Раду безпеки.

Ми також підіймали це питання, і, на мою думку, на такі дії Росії має бути світова реакція. Саме тому зараз усі чекають, чекає бізнес, чекають підприємства – всі намагаються зрозуміти, що робити далі.

– Чи знаєте ви про якісь перші збитки від оцього де-факто призупинення роботи? Тобто, може, говорять про простої суден, чи може вже хтось не чекає, а перенаправляє вантажі на інші напрямки?

Ні, про простої суден наразі не йдеться, адже, якщо судно не заходить – воно потім шукає інший фрахт і йде в іншому напрямку. Проблемою буде повернути їх на ці напрямки, але то потім. Зараз можна сказати, що втрачають, звісно, термінали, які не перевантажують вантажі. Втрачає Адміністрація морських портів – бо не заходять судна та не сплачують портові збори. Це напряму впливає.

Дуже втрачає український фермер, на жаль, тому що ціна на продукцію йде вниз. Причина – здорожчання логістики. Зараз, як кажуть, це ринок покупця, а не продавця.

У липні-вересні фермери зазвичай мають значні витрати. У цей період вони сплачують оренду за паї, закуповують дизпаливо, насіння та добрива – як для збирання поточного врожаю, так і для підготовки до нової посівної кампанії. Тобто агровиробникам потрібні обігові кошти. Раніше в такій ситуації вони продавали частину продукції й таким чином закривали свої фінансові зобов'язання. Але зараз продати зерно складніше, зокрема через те, що закупівельні ціни вже можуть бути нижчими за собівартість.

У такій ситуації фермери фактично мають зберігати зерно й чекати кращої ринкової кон'юнктури. Але водночас їм потрібно розраховуватися за своїми зобов'язаннями. Тому агровиробники

звертаються до держави з проханням надати пільгові кредити на цей період, щоб вони могли виконати фінансові зобов'язання і провести посівну.

До цього додається ще один фактор: аграрії прогнозують великий урожай – понад 80 млн тонн. Крім того, на ринку залишаються ще не реалізовані залишки з минулого року. Така ситуація буває завжди, але зараз на неї додатково наклалися проблеми з морським експортом.

І якщо зараз ринок уже перебуває під тиском, то з початком активного збору кукурудзи та насіння соняшнику навантаження стане ще більшим.

– Як ви вважаєте, порти Дунаю і сухопутні маршрути можуть «підставити плече» в цьому випадку морським портам?

Вони підставляють це «плече». Але ми маємо розуміти, що ми не можемо замістити можливості глибоководних чорноморських портів Дунаєм чи сухоходом. За чотири з половиною роки держава і бізнес суттєво розвинули альтернативну логістику: мережу пунктів пропуску на кордоні, дунайські порти, сухопутні маршрути. Дунай у 2023 році взагалі показав рекордні результати – навіть порівняно з радянськими часами. Тоді через нього перевалили 32 млн тонн вантажів, а в травні 2023 року був місячний рекорд – 3,2 млн тонн.

Але це не означає, що Дунай є повністю безпечним або може взяти на себе всі вантажопотоки. Росія так само атакує дунайські порти – летять і «шахеда», і ракети. Те, що з іншого боку Дунаю розташована Румунія, на жаль, не зупиняє ці атаки.

Крім того, є обмеження самої логістики. Суліна, гирло Бистре – це маршрути для відносно невеликих суден. Якщо у порту Південний можна завантажити один «кейпсайз» на 200 тис. тонн за п'ять-шість діб, то на Дунаї для такого самого обсягу потрібно завантажити вже 20-30 менших суден.

Тому Дунай і сухопутні маршрути можуть працювати як запасний варіант, як певний «байпас», частина вантажів справді піде цими шляхами. Але для цього потрібно повернутися до практик, які дозволяли альтернативній логістиці працювати швидко: мінімізувати зайві перевірки й контроль, забезпечити транзит без затримок, щоб вантажі не «стопорилися» на окремих етапах і

весь ланцюг працював як єдиний механізм.

– Як ви вважаєте, а як повертати до нас іноземні судна з іноземними екіпажами потім, після стабілізації ситуації?

Наведу приклад. У 2022 році була піврічна блокада портів. Після підписання Стамбульських угод 20 липня перше судно вийшло вже 1 серпня. Далі ситуація поступово нормалізувалася. Потім, коли Росія почала блокувати й сповільнювати роботу цього механізму, а згодом взагалі вийшла зі Стамбульських угод, українські військові оголосили про роботу українського коридору. Перше судно, я навіть пам'ятаю назву, Resilience Africa, вийшло з Чорноморська. Спочатку всі спостерігали, чи це безпечно, чи ні, в потім, day by day, судноплавство почало відновлюватися.

Це бізнес. І мені здається, що бізнес дуже швидко знайде шлях, як повернути судна, нормалізувати фрахт, страхування і ціни на агропродукцію. Якщо ринок відчує, що стало безпечніше і спокійніше, судна повернуться.

Не думаю, що для цього потрібні якісь надзусилля. Водночас є різниця між типами перевезень. Наприклад, контейнерні сервіси потребують дуже чіткого розкладу: коли судно зайшло, коли вийшло, коли контейнер прибув і коли поїхав далі. Тому Maersk і заявив, що поки не може забезпечити таку стабільність і призупиняє роботу.

А для балкера, який іде 30 днів з одного порту до іншого, різниця між 30 і 35 днями – не така критична. Український експорт – це насамперед агропродукція та руда, тобто вантажі, які значною мірою перевозять балкерами. Тому я думаю, що ці судна і ці вантажопотоки можуть досить швидко відновитися, якщо ситуація стане спокійнішою і безпечнішою.

– Що, на ваш погляд, може зараз зробити держава, аби допомогти портовому бізнесу?

Насамперед ми завжди наголошували на захисті. Щоб портовий бізнес міг більш-менш стабільно працювати, його потрібно захистити. Йдеться, зокрема, про системи ППО, які могли б прикрити наше повітря. Якщо буде захист – порти зможуть

працювати.

Навіть постійні повітряні тривоги вже суттєво впливають на роботу. Ми рахували, що у 2025 році тривоги тривали близько 900 годин – це більше ніж місяць безперервної тривоги. Тому ми й раніше просили посилити захист портової інфраструктури, і зараз це питання залишається таким самим актуальним.

Другий важливий напрям – інформування міжнародної спільноти. Ми зараз робимо те, що маємо робити: пояснюємо, що відбувається. Я даю по п'ять, шість, сім інтерв'ю на день світовим медіа, тому що за кордоном не завжди розуміють, що саме відбувається в Чорному морі і чому це важливо.

Потрібно доносити це зрозумілою мовою: майже все, чим користуються люди у світі, доставлено морем. Морська торгівля – це основа глобальної економіки. Для України море це як двері до квартири: якщо їх зачинити, можна намагатися вибратися через балкон чи через сусіда, але це складно, ризиковано і не може бути нормальною моделлю роботи.

Україна має експортоорієнтовану економіку, і нам потрібні ці «двері», щоб продавати свою продукцію назовні. Тому вони мають бути безпечними. Це питання можуть допомогти вирішити наші партнери, сусіди, НАТО чи інші міжнародні формати. Можливо, йдеться про супровід суден турецьким або румунським флотом, можливо – про інші військові механізми, які унеможливили б атаки російської авіації та ракетами по цивільному судноплавству.

Україна порушує ці питання на різних рівнях, і, сподіваюся, міжнародна реакція буде.

Щодо внутрішніх рішень, держава могла б допомогти бізнесу через податкові механізми. Якщо підприємства зараз не мають надходжень, можна розглянути відстрочення сплати податків. Також потрібне пільгове кредитування на цей період.

Я вважаю, що Україна – спроможна велика морська держава, і ми знайдемо всі необхідні рішення. Безумовно, ми впораємося.

<https://usm.media/cherез-prizupinennya-roboti-portiv-uves-rinok-perebuvaye-pid-velikim-tiskom-intervyu-z-z-prezidentom-ukrport-dmitrom-barinovim/>

ПРМТУ та Адміністрація судноплавства домовилися спростити оформлення документів для моряків

Сторони обговорили вдосконалення процедур дипломування та сертифікації та скорочення строків оформлення документів.

Голова Профспілки робітників морського транспорту України (ПРМТУ) Олег Григорюк провів робочу зустріч із головою Адміністрації судноплавства Сергієм Гурським, під час якої сторони визначили пріоритетні напрями співпраці щодо підтримки українських моряків. Про це повідомили у пресслужбі ПРМТУ.

Учасники зустрічі підбили підсумки вже реалізованих спільних ініціатив. Зокрема, йшлося про розвиток офіційних інформаційних ресурсів, налагодження ефективного зворотного зв'язку з моряками, а також запровадження оформлення підтверджень до дипломів нового зразка через застосунок «Дія».

Основну увагу сторони приділили актуальним проблемам системи дипломування та сертифікації моряків. За інформацією ПРМТУ, питання для обговорення сформували на основі звернень, які профспілка отримує під час консультацій, семінарів і особистих зустрічей із моряками.

Під час зустрічі обговорили можливість оптимізації процедур оформлення та розширення географії видачі посвідчення особи моряка, а також удосконалення механізмів верифікації дипломів, скорочення строків розгляду заяв і видачі документів.

Окремо сторони розглянули питання, що виникають під час подання документів, проблематику регулювання дипломів ЄВВШ, а також подальшу реалізацію Меморандуму про співпрацю між ПРМТУ та Адміністрацією судноплавства, підписаного у 2024 році.

За підсумками зустрічі ПРМТУ та Адміністрація судноплавства домовилися продовжити спільне опрацювання порушених питань. Серед пріоритетів – спрощення адміністративних процедур, удосконалення системи оформлення документів і забезпечення безперервної професійної діяльності українських моряків в умовах воєнного стану.

<https://usm.media/prmtu-ta-administracija-sudnoplavstva-domovylysia-sprostyty-oformlennia-dokumentiw-dlia-moriakiw/>

Нафта дешевшає на тлі поживавлення танкерного руху через морські протоки

Водночас судноплавство в регіоні залишається обмеженим, а вартість фрахту і страхування – високою.

Ціни на нафту знизилися 31 липня на тлі ознак поступового поживавлення морських перевезень через ключові протоки Близького Сходу. Про це повідомляють Reuters.

Станом на 02:15 за Гринвічем ф'ючерси на нафту Brent подешевшали на \$1,03, або 1,2%, до \$88 за барель. Американська нафта West Texas Intermediate втратила \$1,50, або 1,8%, опустившись до \$82,09 за барель.

Старший аналітик ANZ Деніел Хайнс пояснив зниження цін тим, що геополітична напруженість частково компенсується ознаками відновлення морських потоків через регіон.

За даними Kpler, 30 липня через Баб-ель-Мандебську протоку пройшли 29 суден із сировинними вантажами, зокрема два танкери класу VLCC, два Suezmax і шість Aframax. Через Ормузьку протоку 31 липня пройшли чотири судна проти трьох днем раніше, однак загальний рівень трафіку там усе ще залишається низьким.

Серед суден, що вийшли з Ормузької протоки, були два VLCC – SPAIN B із саудівською нафтою та NOBLE з іракською сировиною. Кожен із них перевозив близько 2 млн барелів нафти.

Водночас Саудівська Аравія оголосила про намір очолити багатонаціональну морську коаліцію для захисту судноплавства в Червоному морі, Баб-ель-Мандебській протоці та Аденській затоці.

Ініціативу підтримали 14 держав, серед яких Єгипет, Туреччина, Пакистан, Судан і Джибуті. Коаліція має посилити оборонну взаємодію та захистити торговельні й енергетичні маршрути від атак.

Попри пожвавлення танкерного руху, безпекові ризики в регіоні залишаються високими. Загрози атак змушують частину суден змінювати маршрути або вимикати передавачі AIS, тоді як судновласники стикаються зі зростанням фрахтових ставок і страхових премій.

Аналітик Phillip Nova Пріянка Сачдева зазначила, що підвищені витрати на фрахт і страхування продовжують підтримувати значну геополітичну премію в цінах на нафту, навіть попри часткове відновлення перевезень.

Водночас за підсумками липня Brent може продемонструвати зростання приблизно на 21%, а WTI – на 18%, оскільки протягом місяця ринок реагував на загострення конфлікту та ризики для морського експорту енергоносіїв.

<https://usm.media/nafta-deshevshaye-na-tli-pozhvavlennya-tanke-rnogo-ruhu-cherez-morski-protoki/>

Уряд готує кредити під заставу врожаю для аграріїв

через зупинку морського експорту

Агровиробники зможуть залучати доступне фінансування під заставу зібраного врожаю, щоб провести осінню посівну та не продавати зерно за заниженими цінами.

Про це повідомив міністр аграрної політики та продовольства України Тарас Висоцький.

За його словами, через зупинку експорту через порти Великої Одеси пропозиція зерна на внутрішньому ринку суттєво перевищила попит, що спричинило падіння закупівельних цін.

Уряд доручив терміново розробити програму доступного кредитування для аграріїв. Мінагрополітики вже провело консультації з представниками галузі та банками, а відповідне рішення опрацьовують спільно з Мінекономіки та Мінфіном.

«Вони зможуть залучати кошти під заставу наявного збіжжя, пройти кризовий період і не продавати зерно за цінами, значно нижчими за його вартість на міжнародних ринках», – зазначив Висоцький.

У міністерстві оцінюють запас стійкості аграрного сектору в кілька місяців. Водночас урожай продовжує накопичуватися, і вже у листопаді потужностей для його зберігання може не вистачити.

За словами міністра, порти Великої Одеси забезпечують близько 90% експорту зернових, олійних культур і продуктів їх переробки. Альтернативні маршрути через Дунай, залізницю та автомобільний транспорт не можуть забезпечити навіть половини необхідних обсягів.

Якщо морський експорт не відновиться, в Україні можуть залишитися невивезеними понад 27 млн тонн агропродукції. Навіть після відновлення роботи морського коридору країні знадобиться час, щоб вивезти накопичені обсяги до початку нового маркетингового року влітку 2027 року.

<https://usm.media/uryad-gotuye-krediti-pid-zastavu-vrozhayu-dl>

ya-agrariyiv-cherez-zupinku-morskogo-eksportu/
