

Україна планує продовжити угоду про «транспортний безвіз» із ЄС

До кінця року Україна має продовжити на наступний термін угоду з ЄС щодо лібералізації вантажних перевезень («транспортний безвіз»).

Наразі угода діє до квітня 2027 року. Про це повідомив перший заступник міністра з відновлення, інфраструктури та транспорту України Сергій Деркач у коментарі «Інтерфакс-Україна».

«Ми активно працюємо з Європейською Комісією та країнами-членами ЄС для продовження Угоди. Але головне – забезпечити внутрішню роботу у напрямку євроінтеграції сфери автомобільного транспорту. У першу чергу нам потрібно оновити ліцензійні умови доступу до ринку автомобільних перевезень. Тобто щоб наші перевізники відповідали стандартам ЄС. Проєкт готовий та наразі перебуває на фінальному погодженні інших органів. Очікуємо рішення уряду восени», – розповів Деркач.

Він зауважив, що наразі завдяки «транспортному безвізу» Україна може забезпечувати не лише експорт, а й імпорт. Фактично, на автотранспорт припадає 40% експорту у грошовому вимірі, а на імпорт – 73%, йдеться у даних за 2025 рік.

<https://usm.media/ukrayina-planuye-prodovzhit-ugodu-pro-transportnij-bezviz-iz-es/>

Обстріл поромного комплексу

«Орлівка»: головне про безпеку людей та відновлення

1 вересня 2026 року серйозно постраждав поромний комплекс «Орлівка» (ТОВ «Поромний комплекс Орлівка» / Ferry complex Orlivka LTD) - підприємство член Асоціації портів України «Укрпорт». Буквально минулого тижня президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов зустрічався там із європейськими колегами, обговорюючи проблеми Дунайського кластеру.

«Звертаюся до Юрія Димчогло, засновника порту та поромної переправи. У відповідь чую найважливіше: “Слава Богу, всі люди живі та здорові”. І від цих слів справді стає легше.

Інфраструктуру відбудуємо. Техніку відновимо. Усе це можна повернути. Головне – люди.

Коли ми були в Орлівці минулого тижня, також лунали повітряні тривоги. Я на власні очі бачив, як чітко й організовано люди залишали робочі місця та йшли до розташованих поруч укриттів. Мобільні захисні споруди, дисципліна під час тривоги, виконання елементарних правил безпеки – сьогодні це те, що реально рятує життя.

Юро, тримайся. Ми поруч. Асоціація “Укрпорт” та її члени готові допомагати. Люди – понад усе. Решту відбудуємо» -- Дмитро Барінов

Асоціація портів України «Укрпорт»

Асоціація «Укрпорт» посилює

інформаційну роботу з європейськими медіа для захисту морської галузі

Асоціація портів України «Укрпорт» продовжує активно тримати інформаційний фронт, системно доносячи до міжнародної спільноти правду про ситуацію в морській галузі держави. У фокусі уваги – постійна та копітка інформаційна робота з провідними представниками європейських засобів масової інформації, спрямована на зміцнення міжнародної підтримки та адвокацію інтересів українського портового сектору.

Регулярні російські атаки на портову інфраструктуру України, їхній безпосередній вплив на операційну роботу портів, безпеку судноплавства та стабільне функціонування Чорноморського зернового коридору залишаються ключовими темами у світовому порядку денному. Ці гострі питання перебувають під постійним контролем керівництва організації. Щодня Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов детально відповідає на запити іноземних журналістів, надаючи об'єктивну аналітику, верифіковані дані та чітку оцінку глобальних наслідків російської агресії для світової продовольчої безпеки.

Пресслужба Асоціації портів України «Укрпорт»

Туреччина хоче повернутися до формату «зернового коридору»

у Чорному морі

Туреччина активізувала переговори з Україною та Росією щодо створення нового механізму безпеки в Чорному морі.

Як повідомляє Економік, зараз до Туреччини не надходить жодна продукція ні з України, ні з Росії.

У Стамбульській асоціації експортерів зерна наголосили, що майже 100 млн тонн продовольства не можуть потрапити на ринок, через що частина продукції починає псуватися. Наразі ціни на зерно вже зросли на 4–4,5%.

«Процес створення зернового коридору в Чорному морі повністю перервано. Зараз до Туреччини не надходить жодна продукція ні з України, ні з Росії. Якщо проблему не буде вирішено протягом двох місяців, зростання цін може перевищити 10%», – заявив президент асоціації Казим Тайджі.

Заступник міністра транспорту Туреччини Дурмуш Юньювар під час зустрічі з Палатою морської торгівлі зазначив, що дипломатичні канали працюють цілодобово, однак чітких термінів укладення угоди поки немає.

«Якщо новий механізм безпеки вдасться погодити, він має забезпечити захист торговельних суден та знизити тиск на світові продовольчі ринки. Блокування постачань створює ризики і для самої Туреччини. Попри те, що внутрішній ринок країни повністю забезпечений продовольством, під загрозою опинився експорт продукції переробної промисловості. Туреччина закуповує сировину в Україні та Росії, переробляє її та експортує готову продукцію», – пишуть у турецькому ЗМІ.

У матеріалі зазначають, що у 2025 році цей напрям приніс країні 13 млрд доларів. Тривала зупинка морських перевезень може завдати значних збитків турецькому експорту.

<https://usm.media/turechchina-hoche-povernutisya-do-formatu-zernovogo-koridoru-u-chornomu-mori/>

Бізнес просить звільнити порти Одеси, Чорноморська і Південного від орендної плати

Учасники ринку наголошують, що суднозаходи до Великої Одеси майже відсутні, тоді як оператори продовжують нести витрати на утримання інфраструктури та відновлення після обстрілів.

Про це повідомили в Європейській Бізнес Асоціації.

ЕВА звернулася до уряду та профільних відомств із пропозицією повернути пільговий механізм нарахування орендної плати за державну інфраструктуру в портах Великої Одеси на період її фактичного блокування.

З липня 2026 року робота портів та розташованих у них терміналів суттєво ускладнилася через посилені атаки на судна та портову інфраструктуру. Кількість суднозаходів майже відсутня, проте портові оператори продовжують витрачати значні кошти на утримання трудових колективів, інфраструктури та спецтехніки.

Водночас порти регулярно зазнають пошкоджень і потребують додаткових фінансових ресурсів на відновлення. За нинішніх обсягів роботи ці витрати не покриваються доходами від перевалки вантажів.

Для вирішення проблеми асоціація просить внести зміни до постанови Кабінету Міністрів №634. Подібний механізм уже застосовувався у 2022–2023 роках: тоді портові оператори могли бути повністю звільнені від орендної плати за об'єкти, які фактично не використовувалися у звітному періоді. Підставою слугували довідки балансоутримувачів майна та відповідні рішення орендодавця.

Після відновлення у 2024 році роботи портів Великої Одеси в межах Українського коридору застосування цього механізму в

Одесі, Чорноморську та Південному припинили. Пільга залишилася лише для портів Миколаїв, Ольвія та Білгород-Дністровський, які продовжували бути заблокованими.

У бізнес-спільноті вважають, що повернення пільгового механізму дозволить зменшити фінансове навантаження на портових операторів і допоможе їм зберегти готовність портів до відновлення повноцінної роботи після стабілізації безпекової ситуації.

<https://usm.media/biznes-prosit-zvilniti-porti-odesi-chornomorska-i-pivdenного-vid-orendnoyi-plati/>
