

За два місяці Миколаївщина експортувала товарів на \$182 млн: куди найбільше

У січні-лютому 2024 року обсяг експорту товарів з Миколаївської області склав 182 мільйона доларів.

Це на 39,8% більше ніж у січні-лютому 2023 року, повідомило Головне управління статистики у Миколаївській області.

Об'єм імпорту становив 67,4 мільйона доларів (на 7,5% менше). Переважання експорту товарів над імпортом у 2,7 рази забезпечило позитивне сальдо зовнішньої торгівлі в обсязі 114,6 мільйона.

Експортувалися товари до 54 країн, серед яких найбільші обсяги припали на Іспанію, Єгипет, Туреччину, Республіку Корея, Китай, Португалію та Бельгію. Основу товарної структури експорту складали продукти рослинного походження, зокрема, зернові культури – 54,1%, насіння і плоди олійних рослин – 15,5%. Частка жирів та олій тваринного або рослинного походження становила 15,9%, готових харчових продуктів – 11,1%.

Завозилися товари з 72 країн, переважно, з Китаю, Єгипту, Польщі, Туреччини, Ірландії, США та Італії. Помітну питому вагу в імпорті товарів мали: машини, обладнання та механізми, електротехнічне обладнання (21,4%), продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості (15,5%), засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби (13,3%), готові харчові продукти (11,7%), полімерні матеріали, пластмаси та вироби з них (10%).

Нагадаємо, у Миколаївській області в січні 2024 [рівень експорту зріс на 76,5%](#) у порівнянні з аналогічним періодом

минулого року.

Представники держав-партнерів при Міжнародній морській організації (ММО) відвідали порти Одеської області

Під час візиту члени делегації держав-членів ММО – Естонії, Литви, Молдови та Бельгії ознайомилися з особливостями функціонування українського зернового коридору та роботи Одеського, Ізмаїльського, та Південного порту в умовах військової агресії рф проти України, а також з наслідками постійних атак рф на портову та морську інфраструктуру в Одеському регіоні.

Ключовою була зустріч між делегацією ММО та представниками Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, Адміністрації судноплавства, військово-морських сил ЗСУ, Адміністрації морських портів, Держгідрографії, Регістру судноплавства України, Українського Дунайського пароплавства та іншими офіційними представниками галузі.

Серед основних тем переговорів – обговорення пакету пропозицій з надання міжнародної технічної допомоги для підтримки роботи морського сектору України, його відновлення у післявоєнний період та результати роботи Українського тимчасового морського коридору.

За сім місяців роботи Український коридор перевищив обсяги вантажоперевезень Зернової ініціативи та сягнув довоєнних

обсягів експорту з портів Великої Одеси – станом на сьогодні це майже 40 млн тонн.

□За результатами переговорів визначено пріоритет: подальше посилення безпеки морських маршрутів та збільшення кількості суден, які користуються Українським тимчасовим морським коридором.

Дякуємо за увагу та підтримку України, працюємо разом задля світової економічної стабільності.

Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства України **Євгеній Ігнатенко** у Telegram.

ЗВЕРНЕННЯ АСОЦІАЦІЇ ПОРТІВ УКРАЇНИ «УКРПОРТ» ДО ПРЕМ'ЄР МІНІСТРА УКРАЇНИ Д.А.ШМИГАЛЯ ЩОДО СИТУАЦІЇ НА ДУНАЇ

Прем'єр-Міністру України

Шмигалю Д.А.

Шановний Денисе Анатолійовичу!

В минулому році українському Уряду вдалось відновити роботу портів Великої Одеси. На даний час Український морський коридор вийшов на майже довоєнні обсяги вантажоперевезень.

Відповідно, значно скоротився потік експорту аграрної продукції через українські дунайські порти, які у перші роки війни виконували роль альтернативного логістичного напрямку.

У 2023 році український вантажообіг через порти Дунаю став рекордним. Уряд анонсував розширення спроможності Дунайського кластера з 33 млн. тонн у 2023 році до 35-40 млн. тонн у 2024 році. Проте наразі ситуація у дунайській логістиці є критичною.

Після стрімкого «розігріву» ринку відбулось не менш стрімке «охолодження». З огляду на величезну пропозицію флоту та відсутність вантажів, ставки фрахту впали у 2-2,5 рази порівняно з 2023 роком і в деяких випадках є нижче довоєнного рівня.

Найбільшого удару зазнав ринок річкових перевезень. Суднохідні компанії вимушені працювати з від'ємною рентабельністю заради збереження частки ринку.

Усвідомлюючи загострення проблеми європейські країни дунайського регіону підтримують власного річкового перевізника через довгострокові контракти з фіксованими ставками.

В Уряді України неодноразово наголошувалось на важливості розвитку дунайської логістики. Дунайські порти і дунайський флот є не лише альтернативою портам Великої Одеси. Це найбільш доступний напрям доставки української продукції на європейські ринки.

Втім, тривалий період критично низьких ставок може призвести до деградації потенціалу Дунайського кластеру. Більша частина флоту буде виведена у відстій, втрачені дефіцитні кадри, заморожені стивідорні проекти.

У випадку, якщо Україні знадобиться знову перенаправити експортний потік на альтернативний напрямок, відновити логістичні потужності буде складно.

Тож, питання підтримки українського Придунав'я сьогодні актуально як ніколи.

В умовах «ідеального шторму» підприємства – члени Асоціації портів України «Укрпорт», лідери ринку – національні дунайські перевізники – активно працюють над розширенням клієнтської бази, формуванням комплексних логістичних послуг, оптимізацією витрат, модернізацією флоту та залученням інвесторів. Проте їм необхідна підтримка.

Дунайська логістика не може залишатись дієздатною, перебуваючи у статусі «пожежної команди», завжди готової прийти на допомогу.

Допоки триває війна та зберігаються військові ризики, певна частина експорту має направлятись альтернативною логістикою для збереження спроможності України до диверсифікації експортних напрямів.

Українській бізнес, який вже неодноразово стикався з блокуванням логістики, поділяє цю позицію. Досягнути згоди щодо стабільного обсягу завантаження Дунайського кластеру цілком реально. Потрібна лише координація з боку держави.

Шановний Денисе Анатолійовичу, закликаємо Вас на рівні Уряду ініціювати обговорення питання підтримки Дунайського логістичного комплексу із залученням представників стивідорного сектору, суднохідних компаній, ПАТ «Укрзалізниця», експортерів, Українського Союзу промисловців та підприємців, Української зернової асоціації та інших.

Україна не має право втратити все, що було досягнуто на Дунаї за останні два роки!

З повагою,

Президент Асоціації портів

України «УКРПОРТ»,

Заслужений працівник транспорту України,

Народний депутат України 1994-2014 рр.

Ю.Б.Крук

Генеральний директор Асоціації «УКРПОРТ»

Почесний працівник транспорту України,

Академік Транспортної Академії України,
к.т.н О.С.Леснік

Зустріч Генерального директора Асоціації «Укрпорт» О.С.ЛЕСНІКА зі співголовою профільного комітету Асоціації В.Б.ОСІПОВИМ

17 квітня 2024 року в офісі Асоціації портів України «Укрпорт»
пройшла зустріч Генерального директора Асоціації «Укрпорт»

О.С.ЛЕСНІКА з В.Б.ОСІПОВИМ, співголовою профільного комітету Асоціації з безпеки навколишнього середовища та життєдіяльності, Президентом Південноукраїнської екологічної спілки, Першим заступником голови Одеської регіональної організації Національної спілки журналістів України, доктором наук, академіком Міжнародної кадрової академії при ЮНЕСКО та Раді Європи.

Під час зустрічі було обговорено питання екологічної ситуації в регіоні та план роботи комітету на найближчий час.

УДП домовляється з австрійською Rhenus про спільні перевезення

Команда Українського Дунайського пароплавства відвідала австрійське місто Кремс та обговорила з представниками Rhenus Logistics перспективу створення спільних логістичних ланцюгів.

УДП запропонувало австрійським колегам розширити співпрацю, повідомив керівник підприємства [Дмитро Москаленко](#).

За його словами, Rhenus Group – це відомий логістичний гігант, який працює у всьому світі. Термінали, логістичні комплекси та центри, морські та річкові перевезення, залізниця, автотранспорт – Rhenus оперує глобальною логістичною мережею. Також компанія присутня і на Дунаї.

Так, Rhenus PartnerShip пропонує послуги перевезення річковим транспортом. А Rhenus Donauhafen Krems працює як тримодальний

логістичний центр, поєднуючи флот, залізницю і автотранспорт.

«Директори обох підрозділів Михаель Плох та Герхард Гуссмагг вважають, що дунайська логістика сьогодні переживає не кращі часи. В ЄС зменшується частка великих сировинних виробництв. Проте річкові перевезення мають шанс не лише зберегти, але й покращити позиції. Наші сильні сторони – низька собівартість та екологічність. Тому в Rhenus з цікавістю спостерігають за проектом модернізації флоту УДП», – зазначає керівник УДП.

Він додав, що у Rhenus Group вже є український підрозділ, який оперує логістичним комплексом.

«Проте ми пропонуємо колегам розширити співпрацю. Українські компанії потенційно зацікавлені у перевезеннях у країни Західної та Центральної Європи з регіону Придунав'я. УДП забезпечує перевалку в Україні та доставку вантажів у порти Верхнього Дунаю, але нам потрібен партнер, який гарантує другу частину ланцюгу – від порту до кінцевого складу», – розповів Дмитро Москаленко.

Крім того, УДП готове запропонувати європейським партнерам виробничий майданчик в Україні. Наразі УДП та Rhenus Logistics домовились продовжити консультації після аналізу всіх пропозицій та можливостей.

Раніше повідомлялось, що [на австрійській верфі ÖSWAG](#) триває капітальна модернізація українського теплохода «Капітан Антипов».
