

Оксана Киктенко: Белгород-Днестровский порт станет европейской платформой для Среднего коридора - ИНТЕРВЬЮ

Белгород-Днестровский морской порт выходит на новый уровень развития, укрепляя связи с ключевыми международными партнерами. В фокусе – интеграция в Средний коридор, расширение транзитных маршрутов и создание современной инфраструктуры для обработки грузопотоков в направлении Европы. Порт, прошедший успешную приватизацию, делает ставку на гибкость частного управления, развитие паромного сообщения и формирование хаба мультимодальных перевозок.

О стратегических приоритетах, потенциале трехстороннего сотрудничества Украина–Грузия–Азербайджан и роли Белгород-Днестровского порта в глобальной логистике в эксклюзивном интервью Report рассказала генеральный директор предприятия Оксана Киктенко.

Представляем интервью читателям:

– Какие направления сотрудничества с Баку кажутся наиболее перспективными для Белгород-Днестровского порта – транзитные проекты, мультимодальные перевозки, совместные инвестиции в портовую и транспортную инфраструктуру или развитие логистических хабов?

– В Белгород-Днестровском порту мы планируем создать новую платформу, которая будет учитывать потребности стремительно растущего грузопотока. И, конечно, мы планируем провести переговоры с представителями Азербайджана и рассчитываем на возможность выстроить сотрудничество в этом направлении.

Мы рассматриваем и мультимодальные перевозки, поскольку стремимся перенять опыт Азербайджана в этой сфере. В Порту Алят уже создан современный паромный комплекс, и мы бы хотели

обмениваться опытом с ними. На самом деле все должно быть взаимосвязано: чтобы повысить скорость перевозок, логистика должна быть выстроена по единому пути, по инфраструктуре, элементы которой дополняют друг друга. В таком случае мы сможем не только ускорить доставку, но и увеличить объемы перевалки.

– Ведутся ли в настоящее время переговоры с Бакинским международным морским портом? Если да, то на каком этапе они находятся и какие перспективы вы видите в формировании трехстороннего взаимодействия Украина-Грузия-Азербайджан в рамках Среднего коридора?

– Уже есть положительный опыт взаимодействия. В Среднем коридоре уже сформированы совместные платформы и площадки при участии Грузии, Азербайджана и Туркменистана. Мы также рассматриваем возможность совместного инвестирования в строительство и управление терминалами в Белгород-Днестровском порту. Мы рассматриваем Азербайджан как важнейшее, ключевое звено в Среднем коридоре. Как уже отмечали спикеры (на конференции в Баку “Черноморско-Каспийский логистический форум 2025: коридоры, грузы, инфраструктура” – ред.), Средний коридор невозможен без Азербайджана, Грузии и Казахстана – это звенья одной цепи.

В Азербайджане мы видим большой потенциал и стратегическую роль в развитии этого направления. Проблемы на Каспии делают Азербайджан особенно важной площадкой. Мы планируем принимать грузы, идущие из Азербайджана в Грузию, и рассматриваем активное сотрудничество.

– Насколько, по вашему мнению, Азербайджан может стать ключевым звеном в развитии Среднего коридора совместно с Украиной и Грузией, учитывая роль страны как стратегического транзитного партнера между Каспием и Европой?

– Я отвечу коротко – Азербайджан уже является ключевым звеном. Весь грузопоток из Казахстана проходит через Азербайджан. Даже если далее груз идет в Турцию или Грузию, маршрут все равно проходит через Азербайджан. Возможно, Азербайджану стоит расширять сотрудничество с другими площадками и создавать

собственные платформы дальше по Среднему коридору, чтобы эффективно управлять более протяженной цепочкой перевозок

– Какие стратегические цели преследует подписание меморандума с Batumi International Container Terminal (BICT)? Каковы ожидаемые преимущества нового паромного маршрута для Белгород-Днестровского порта и для Украины в целом – в части транзитных возможностей, диверсификации маршрутов и привлечения грузопотоков?

– Подписание таких меморандумов имеет для нас стратегическое значение. Мы также подписали аналогичный меморандум и с компанией APM Terminals Poti. Наша цель – создать в порту современный паромный комплекс, который сможет закрыть все проблемные вопросы перемещения грузов по Среднему коридору в европейском направлении. Мы хотим учитывать потребности всех участников процесса и построить комплекс, который обеспечит быструю обработку и отправку грузов в конечные точки маршрута.

Поскольку в Батуми и Потти уже построены такие паромные сообщения, мы ориентируемся на сотрудничество именно с ними. Подписанные меморандумы предполагают обмен информацией и совместную работу, чтобы наши комплексы функционировали в тандеме и не возникало несостыковок. Это позволит ускорить перевалку грузов и повысить эффективность работы.

Кроме того, у нас одинаковая ширина железнодорожной колеи (широкая колея 1520 мм – ред.), что является важным преимуществом. В Констанце (порт в Румынии), например, европейская колея (1435 мм), а в Варне (Болгария) аналогичная, но там уже установлен комплекс по замене колесных пар.

– Планируется ли расширение сотрудничества за рамки паромного сообщения – например, в области контейнерных перевозок, создания совместных логистических сервисов, привлечения инвестиций в портовую инфраструктуру или внедрения цифровых решений для упрощения транзита?

– Конечно. Белгород-Днестровский – это частный порт. Недавно он перешел из государственной в частную собственность в рамках первого пилотного проекта приватизации в Украине. Процесс подготовки занял пять лет, но завершился успешно. Сегодня у

порта есть один собственник, владеющий 90% инфраструктуры. Такая модель позволяет свободно сотрудничать с частными компаниями и минимизировать государственное влияние, что повышает эффективность бизнеса. На данный момент территория порта составляет 65 гектаров, однако мы рассматриваем возможность расширения. Технически возможно расширение территории до 250 гектаров.

Мы планируем развиваться по мере необходимости. Кроме того, мы хотим также создать не только паромный комплекс, но и крупный хаб Среднего коридора для обработки и отправки всех видов грузов дальше в другие страны Европы и в обратную сторону. В планах – строительство зернового, контейнерного и нефтяного терминалов, а также видим потенциал создания индустриального парка. В этой связи мы планируем сосредоточиться на развитии Среднего коридора, одновременно продолжая двигаться и в других направлениях.

– Индустриальный парк планируется на смежных территориях?

– Да, на смежных. У нас есть такие возможности, мы это видим, и мы планируем их реализовать.

– В условиях глобальных сдвигов в логистике (включая перебои в Суэцком канале и на Черном море), какие конкурентные преимущества Белгород-Днестровский порт может предложить международным грузоотправителям в рамках новых маршрутов через Средний коридор?

– Главное преимущество заключается в том, что порт частный, а значит мы быстрее реагируем на изменения и более гибки в переговорах. Еще одно преимущество, как я уже упоминала, заключается в том, что у нас одинаковая ширина колеи, а значит, товары, перемещаемые железнодорожным транспортом, смогут быстрее доставляться за счет организации паромного сообщения.

Мы также готовы создавать новые платформы, учитывая запросы как азербайджанских площадок, так и других участников Среднего коридора. Мы стремимся выстроить политику развития нашего предприятия в соответствии с нашим лозунгом: “Наши услуги – под ваши условия”

– Насколько вы видите потенциал для создания единого координационного механизма между портами Украины, Грузии и Азербайджана для согласования тарифов, упрощения таможенных процедур и ускорения транзита?

– Потенциал огромный, и необходимость в этом колоссальная. Я уверена, что бизнес уже готов к таким изменениям. Но для создания такой единой координационной платформы помимо бизнеса, должны быть вовлечены государственные органы: пограничные, таможенные и другие службы. Без их вовлечения мы не сможем реализовать это комплексно. Только совместная работа бизнеса и государства позволит устранить узкие места и ускорить транзит.

Возможно, нужна единая рабочая группа, объединяющая и государственные органы, и бизнес, а не работать разрозненно. Только бизнес может четко озвучить проблемы перемещения и сложности Среднего коридора, которые государственные органы должны услышать, принять и активно способствовать их решению.

– Какие шаги предпринимает Белгород-Днестровский порт для укрепления своей роли в международной логистике – модернизация инфраструктуры, цифровизация процессов, расширение флота или привлечение стратегических партнеров?

– Мы разработали концепцию развития и уже определили, какие терминалы необходимы в настоящее время. Также мы планируем создать платформу для европейской части Среднего коридора – это будет дополнительная инфраструктура, направленная на устранение узких мест, о которых говорят, как в азиатской, так и в европейской части маршрута.

В частности, сейчас ведется реконструкция железной дороги в Молдове, которая соединяет маршрут Белгород-Днестровский с Румынией. Этот участок протяженностью 320 километров позволит ускорить доставку грузов в Европу.

Кроме того, мы уже предпринимаем конкретные шаги: подписываем меморандумы, проводим переговоры и собираем информацию о необходимых условиях – какие виды грузов будут перевозиться, какие объекты нужно создать, какую технику закупить и какие терминалы построить, чтобы эффективно обслуживать каждый тип груза.

https://report.az/ru/infrastruktura/oksana-kiktenko-belgorod-dnestrovskij-port-stanet-evropejskoj-platformoj-dlya-srednego-koridora-intervyu?fbclid=IwRlRTSAM7SA9leHRuA2FlbQIxMQABHkYJMjlBmkXji74sj1hpvpEi4LZ9Y6PAjGNVQxMyKRrNy02B0S9qdanVeWBH_aem_NEcJo1CKLVCPMiPOWm4QSQ

У порту Ізмаїла реконструюють системи відеоспостереження майже за 4 мільйони

Ізмаїльський порт визначив переможця тендеру на модернізацію системи відеоспостереження. Вартість робіт складе 3 млн 947 тис. грн.

Це стало відомо з результатів тендеру на сайті держзакупівель Prozorro.

Тендер 16 вересня виграло київське ТОВ «Науково-виробнича фірма Авт-пром», обійшовши одеського конкурента ТОВ «Пожежні охоронні системи» через невідповідність документів.

Мова йде про реконструкцію системи відеоспостереження на територіях виробничо-перевантажувальних комплексів 1 та 3, виробничого комплексу механізації, ремонтно-будівельної дільниці, автогосподарства та управління порту.

Вартість робіт складе 3 мільйони 947 тисяч гривень, що на 133,3 тисячі менше максимально можливої ціни, яку замовник був готовий заплатити. Умови договору передбачають, що компанія-переможець виконає перелік монтажних робіт, проведе дообладнання діючої системи відеоспостереження до 31 грудня 2025 року.

Одеська компанія запропонувала нижчу ціну ніж у конкурента –

3,7 мільйона гривень, проте цей факт не допоміг їм здобути перемогу, оскільки у документах виявили невідповідність.

За даними YouControl, київське ТОВ «Науково-виробнича фірма Авт-пром» зареєстроване у Києві у 2003 році. Основним напрямом діяльності є електромонтажні роботи. Власник та керівник – Іван Срібняк.

Як раніше повідомляв USM, у вересні 2025 року АМПУ оголосила тендер на капремонт причалу в порту Чорноморська.

<https://usm.media/u-portu-izmayila-rekonstruyuyut-sistemi-vide-osposterezhennya-majzhe-za-4-miljoni/>

Український паспорт моряка тепер можна оформити за кордоном

У Варшаві зареєстровано та починає працювати представництво державного підприємства «Моррічсервіс».

Про це повідомив голова Адміністрації судноплавства Микола Кравчук.

Відтепер і у столиці Польщі моряки можуть подати заяву і документи на оформлення ПОМ та отримати виготовлене посвідчення особи моряка.

Послуга надається при особистому зверненні моряка-заявника. ПОМ виготовляється на бланках державного зразка суворой звітності Адміністрації судноплавства. Термін дії «паспорта моряка» становить 10 років.

Завдяки цим змінам моряки тепер можуть оформлювати та оновлювати український ПОМ – один із важливих та необхідних робочих документів, перебуваючи за кордоном. Це означає, що підготовка до нових міжнародних контрактів стане набагато

простішою, додав Кравчук.

Кабінет Міністрів України оновив правила оформлення посвідчення особи моряка (Постанова від 18.06.2025 №730). Зміни стосуються як самої процедури, так і можливості зробити це за межами України. Постанова КМУ дала старт експериментальному проекту, координатором якого є Адміністрація судноплавства, за організаційно-технічну складову відповідає державне підприємство «Моррічервіс». Триватиме проект два роки або до завершення воєнного стану. Раніше USM повідомляв, що моряків попередили про нові правила безпеки в Червоному морі.

<https://usm.media/ukrayinskij-pasport-moryaka-teper-mozhna-oformiti-za-kordonom/>

Відбулося перше засідання Конкурсної комісії з визначення інвестора порту Чорноморськ

Головою комісії призначено заступника Міністра розвитку громад та територій України Андрія Кашубу. Заступником голови комісії – першу заступницю Міністра Альону Шкрум.

Під час засідання консультанти, залучені міжнародними фінансовими організаціями (ЄБРР, МФК), презентували ключові умови майбутнього інвестиційного проекту, особливості різновидів конкурсу, огляд основних етапів конкурсної процедури та критеріїв кваліфікаційного відбору. Всі матеріали були передані членам конкурсної комісії для подальшого опрацювання.

Запуск роботи конкурсної комісії фактично розпочав процес визначення інвестора.

«Проект публічно-приватного партнерства у порту Чорноморськ – це один із ключових кроків у відновленні та розвитку портової галузі. Ми запускаємо прозорий міжнародний конкурс, метою якого є залучення потужного інвестора, модернізація портової інфраструктури та нові можливості для економіки України», – зазначив Андрій Кашуба.

Очікується, що проект публічно-приватного партнерства порту Чорноморськ стане найбільшою інвестицією в історії українських портів. Проект передбачає:

- залучення сотень мільйонів доларів у модернізацію причалів та обладнання;
- понад 1,1 млрд доларів США надходжень до бюджетів протягом 40 років;
- збереження понад 1000 робочих місць із соціальними гарантіями та індексацією заробітної плати;
- відновлення контейнерних перевезень до 250 тис. TEU* щороку протягом перших трьох років та подальше зростання до довоєнного рівня – понад півмільйона TEU.

Наразі зацікавленість у проекті висловили понад 40 міжнародних портових операторів та інвесторів із чотирьох континентів, що має забезпечити високу конкуренцію та найкращі умови для України.

Запуск конкурсу у порту Чорноморськ є стратегічним кроком для залучення інвестицій, розвитку транспортної інфраструктури та відновлення економіки України.

*TEU (двадцятифутовий еквівалент) – умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів.

<https://mindev.gov.ua/news/vidbulosia-pershe-zasidannia-konkursnoi-komisii-z-vyznachennia-investora-portu-chornomorsk>

АМПУ представила плани відновлення портової галузі на Південноукраїнському форумі

На VIII Південноукраїнському форумі під час сесії «Транспорт та логістика» ДП «Адміністрація морських портів України» презентувало ключові виклики та напрями відновлення портової галузі.

Радник голови АМПУ з операційних питань В'ячеслав Харкавенко наголосив, що попри значні інфраструктурні втрати внаслідок війни, підприємство забезпечує стабільну роботу морських портів.

«Наше головне завдання – відновлення портової інфраструктури та флоту. Це відбуватиметься як за рахунок власних ресурсів, так і завдяки підтримці міжнародних фондів і грантових програм», – зазначив він.

Серед основних тем дискусії – функціонування українського морського коридору, розвиток Дунайських портів, робота каналу «Бистре», а також цифровізація портових послуг.

Харкавенко окремо підкреслив, що для АМПУ важливо чути зворотний зв'язок від учасників ринку. Це дозволяє формувати плани розвитку портів у відповідності до реальних потреб галузі та підвищувати ефективність управлінських рішень.

<https://www.uspa.gov.ua/news/ampu-predstavyla-plany-vidnovlennya-portovoyi-galuzi-na-pivdennoukrayinskomu-forumi>

У порту «Південний» запрацював автомобільний модуль DocPort
У найбільшому глибоководному порту України «Південний» запущено автомобільний модуль цифрової платформи DocPort.
Раніше система вже почала працювати в Ізмаїлі, Рені,

Чорноморську та Одесі.

Автомобільний модуль DocPort переводить ключові логістичні процеси у цифровий формат: електронне оформлення перепусток для автотранспорту, управління чергами через «дозований заїзд», а також обробку й збереження даних про вантажі та транспортні засоби. Для бізнесу це означає суттєву економію часу і коштів: достатньо один раз внести дані про компанію, водіїв і транспорт, щоб працювати одразу в п'яти портах без повторних формальностей.

Платформу створено фахівцями АМПУ, і вона надається користувачам безкоштовно. Наступний етап розвитку DocPort – розширення функціоналу морського модуля, який уже тестується в порту «Південний», та подальше масштабування системи на всі морські порти України.

<https://www.uspa.gov.ua/news/u-portu-pivdennyj-zapraczyuvav-avtomobilnyj-modul-docport>
