

Працюючи для Перемоги: ДП «МТП «Південний» перерахувало понад 675 млн грн на користь держави

ДП «МТП «Південний» підтверджує свою роль одного з ключових державних підприємств морської галузі, яке навіть в умовах воєнного стану забезпечує стабільну роботу, підтримує економіку країни та виконує свої фінансові зобов'язання перед державою і громадою.

Відповідальна діяльність підприємства, професіоналізм його колективу та ефективне управління є вагомим внеском у зміцнення економічної стійкості України. За підсумками першого півріччя 2026 року ДП «МТП «Південний» спрямувало до державного та місцевих бюджетів, а також у вигляді обов'язкових платежів понад 675 млн гривень. Детальніше – у повідомленні підприємства.

ДП «МТП «Південний» за перше півріччя 2026 року перерахувало понад 675 млн грн на користь держави

Попри складні умови роботи, ДП «МТП «Південний» продовжує робити вагомий внесок у фінансову стійкість держави. За підсумками першого півріччя 2026 року загальний обсяг податків, зборів та інших обов'язкових платежів підприємства становив 675,3 млн грн.

До Державного бюджету України перераховано 449,7 млн грн. Ще 97,6 млн грн надійшло до місцевих бюджетів. ДП «МТП «Південний» залишається одним із найбільших платників податків Південненської міської територіальної громади. Сума єдиного соціального внеску становила майже 128 млн грн.

Найбільшими платежами стали податок на додану вартість – 187,4 млн грн, відрахування частини чистого прибутку – 162,5 млн грн, єдиний соціальний внесок – 128 млн грн та податок на

прибуток – 41,9 млн грн.

«ДП «МТП «Південний» продовжує виконувати свої зобов'язання перед державою та колективом. Понад 675 мільйонів гривень, перерахованих за підсумками першого півріччя на користь держави, – це насамперед результат щоденної праці всього колективу, відповідальності кожного працівника та системної роботи підприємства», – зазначив директор ДП «МТП «Південний» Артем ЛИТВИНОВ

Консолідація зусиль заради українських моряків та безпечного судноплавства

Асоціація портів України «Укрпорт» послідовно підтримує конструктивний діалог між державними органами, професійними об'єднаннями та морською спільнотою, адже саме така взаємодія є основою розвитку сучасної морської галузі України.

Сьогодні, в умовах воєнних викликів, особливого значення набувають питання забезпечення професійної діяльності українських моряків, удосконалення адміністративних послуг, міжнародного визнання кваліфікацій, захисту трудових прав і безпеки цивільного судноплавства. Саме цим актуальним питанням була присвячена робоча зустріч Голови Адміністрації судноплавства Сергія Гурського з керівництвом Профспілки робітників морського транспорту України.

Адміністрація судноплавства

Провів робочу зустріч із керівництвом та командою Профспілка робітників морського транспорту України – ПРМТУ на чолі з Головою ПРМТУ Oleg I. Grygoriuk.

У центрі уваги – питання, які сьогодні є визначальними для

забезпечення безперервної професійної діяльності українських моряків та подальшого розвитку морської галузі.

Обговорили комплекс змін у сфері дипломування та сертифікації моряків. Зокрема розширення можливостей оформлення посвідчення особи моряка за межами України, удосконалення процедур верифікації документів, скорочення строків розгляду заяв і подальшу цифровізацію послуг для моряків.

Окрему увагу приділили міжнародному напрямку роботи. Подальше просування взаємного визнання українських дипломів і кваліфікацій, а також спільні ініціативи з міжнародними партнерами щодо захисту цивільних моряків, забезпечення безпеки судноплавства та свободи навігації в Чорному морі.

Домовилися посилити взаємодію та активізувати інформаційну роботу щодо захисту прав моряків і реалізувати спільний план заходів на 2026–2027 роки.

Відкрита комунікація з професійною спільнотою та спільне напрацювання рішень – необхідна умова для розвитку сучасної морської адміністрації.

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 напрям.

— 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 простой 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 підставлять це «плече». Але ми маємо розуміти, що ми не

можемо замістити можливості глибоководних чорноморських портів Дунаєм чи суходолом. 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 підеш 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/>

Голос українських портів у світі: інформаційний фронт Асоціації портів України «Укрпорт»

Війна в Україні триває вже понад чотири роки, однак для

значної частини європейського суспільства вона й досі залишається малозрозумілою. Більшість людей знає про обстріли та руйнування, але майже не усвідомлює, яке значення має Україна для світової торгівлі, продовольчої безпеки та свободи міжнародного судноплавства.

Саме тому сьогодні надзвичайно важливо говорити з європейською аудиторією не лише мовою співчуття, а й мовою фактів.

До повномасштабного вторгнення близько 70 % українського експорту здійснювалося через морські порти. Україна була і залишається одним із провідних світових експортерів зернових культур та соняшникової олії, а українська аграрна продукція є важливою складовою продовольчої безпеки десятків країн Європи, Африки, Близького Сходу та Азії.

Після припинення дії Чорноморської зернової ініціативи Україна створила власний Український морський коридор, який, попри постійні ракетні та дроніві атаки, продовжив роботу. Від серпня 2023 року ним уже перевезено понад 200 мільйонів тонн вантажів, значну частину яких становила аграрна продукція. Ці поставки допомогли уникнути ще більшої нестабільності на світових продовольчих ринках та забезпечити виконання міжнародних контрактів.

Разом із тим Росія систематично атакує цивільні порти, зернові термінали, склади, торговельні судна та портову інфраструктуру. Гинуть моряки й працівники портів, руйнуються логістичні об'єкти, а світова торгівля зазнає додаткових ризиків через зростання страхових витрат, ускладнення морських перевезень і порушення логістичних ланцюгів.

Саме тому Асоціація портів України «Укрпорт» приділяє особливу увагу міжнародній інформаційній роботі. Одним із ключових напрямів діяльності Асоціації є системне інформування іноземної аудиторії про реальний стан справ в українській морській галузі та про наслідки російської агресії для міжнародного судноплавства.

Президент Асоціації Дмитро Барінов регулярно надає коментарі та інтерв'ю провідним європейським і світовим засобам масової інформації, серед яких New York Times (США), Rai TV Italy (Італія), RSI (.C+1) (Швейцарія), Forbes (США) та інші

міжнародні медіа. У цих публікаціях увага акцентується не лише на руйнуванні української портової інфраструктури, а й на ширших наслідках війни для світової економіки, свободи мореплавства, продовольчої безпеки та міжнародного права.

Для «Укрпорту» така робота є не просто інформаційною діяльністю. Це важлива складова захисту національних інтересів України. Адже міжнародна підтримка формується тоді, коли партнери володіють достовірною інформацією та розуміють, що війна в Україні – це не локальний конфлікт, а виклик глобальній безпеці, світовій торгівлі та принципу свободи навігації.

Саме тому Асоціація портів України «Укрпорт» і надалі послідовно працюватиме із зарубіжними медіа, міжнародними експертами та професійною морською спільнотою, щоб голос українських портів був почутий у світі, а правда про російську агресію залишалася у центрі міжнародної уваги.

Пресслужба Асоціації портів України «Укрпорт»

Призначення Першим заступником міністра з відновлення, інфраструктури та транспорту України ДЕРКАЧА С.А.

Сергія Деркача призначено Першим заступником Міністра з відновлення, інфраструктури та транспорту України. Асоціація портів України «Укрпорт» щиро вітає Сергія Анатолійовича ДЕРКАЧА з призначенням на посаду заступника

Міністра з відновлення, інфраструктури та транспорту України. Бажаємо Вам плідної та успішної роботи на відповідальній державній посаді, професійної наснаги, виважених управлінських рішень, міцного здоров'я, невичерпної енергії та нових вагомих здобутків.

Переконані, що Ваші професійні знання, управлінський досвід і державницький підхід сприятимуть ефективній реалізації державної політики у сфері відновлення, розвитку транспортної інфраструктури, морського та річкового транспорту, а також зміцненню транспортного потенціалу України.

Бажаємо успіхів у здійсненні всіх запланованих ініціатив, підтримки колег, плідної співпраці та нових досягнень на благо Української держави.

Асоціація портів України «Укрпорт»
