

Судно із краденим українським зерном прямує з окупованого Криму до Туреччини

Суховантаж Mys Zhelaniya під прапором РФ завантажив понад 15 тис. тонн зерна в окупованому Севастополі.

Про це повідомляє журналістка проекту SeaCrime Центру Миротворець Катерина Яресько.

З 22 лютого по 3 березня суховантаж Mys Zhelaniya (IMO:9366110) завантажив 15 088 тонн пшениці в окупованому Севастополі. Судно прямує в турецький порт Іскендерун.

«Завантаження на зерновому терміналі Авліта зафіксовано на супутникових знімках за локацією: 44.6248, 33.5521. Фумігацію провела держлабораторія ФГБУ «ЦОК АПК» з Сімферополя, вул. Оленчука, дом 52. На сайті кримської лабораторії вказано, що вона має підтверджений статус Міжнародної асоціації торгівлі зерном і кормами GAFTA», – зазначила Катерина Яресько.

Зокрема відомо, що експортером виступає 000 ПАРТНЁРСТВО (ИНН: 2311288071).

На порталі ГУР МО War&Sanctions зазначається, що судно належить підсанкційній російській провідній будівельній компанії ТОВ «Трансстрой», що працює в Арктиці та північних регіонах Росії для реалізації масштабних енергетичних об'єктів РФ. Серед замовників – ПАТ «Лукойл», ПАТ «Новатек», ПАТ «Севералмаз», ПАТ АК «Алроса», держкорпорація «Росатом», АТ «Росгеологія», АТ «Експедиція №2», АТ «Совфрахт» та інші.

Також судно афілійоване з підсанкційною російською компанією ТОВ «Еко Шиппінг», яка здійснює перевезення, пов'язані з будівництвом об'єктів інфраструктури в арктичній зоні РФ, зокрема для проекту «Арктик СПГ-2» підсанкційної компанії «Новатек».

У травні 2024 року США застосували санкції до суден ТОВ «Трансстрой».

«Нібулон» наразі не планує інвестувати у будівництво терміналів у портах Великої Одеси

Агрохолдинг «Нібулон» наразі не планує інвестувати в будівництво терміналу в одному з глибоководних портів Великої Одеси.

Про це заявив директор з торгівлі компанії Володимир Славінський на конференції Forbes Agro 2026, повідомляє Latifundist.

За його словами, існуючий формат роботи повністю задовольняє потреби компанії та забезпечує необхідну ефективність. Славінський зауважив, що «Нібулон» активно використовує глибоководні порти, але чинна модель не створює стимулів для інвестицій у власну інфраструктуру.

«Існуючий на сьогодні формат роботи в цих портах є достатньо ефективним і не є стимулом заходити в інвестиції або будувати власний термінал у глибоководному порту. На сьогодні таких планів у нас немає», – зазначив він.

Славінський додав, що відсутність прив'язки до власного терміналу дає компанії важливу перевагу – гнучкість у логістиці. Це дозволяє оперативно змінювати плани, переносити обсяги та не бути прив'язаними до одного порту чи терміналу.

.

Експорт зерна через порти зберігає домінування, але попит на олію послабився

Частка відправлень в напрямку портів у структурі залізничного експорту зерна становить стабільні 91%.

У напрямку портів у лютому перевезли 1,368 млн тонн зернових, що на 0,8% більше, ніж торік. Про це повідомляють аналітики Spike Brokers.

Найбільшу динаміку демонструє термінал Чорноморського порту ТІС – 296,2 тис. тонн (+54% р/р). Одеський порт також показує зростання (+8,7% р/р). Водночас Чорноморськ-Порт-Експорт знизив обсяги на 1,8%, а дунайські порти зазнали суттєвого падіння. Зокрема, Ізмаїл скоротив перевезення на 60%.

Станом на 19 лютого середньодобове відвантаження у портах Великої Одеси становило 1 126 вагонів на добу, а в напрямку портів рухалося понад 11 тис. вагонів із зерном. Середньодобове навантаження на мережі в цьому напрямку зросло до 1 172 ваг/добу.

На фоні цього в портах акумулюється значний обсяг кукурудзи – наразі в напрямку портів прямує майже 800 тис. тонн товару, значну частину якого формує саме ця культура.

Ціна кукурудзи на базисі CPT-порт за SPIKE Spot Index знизилася до \$212/т (-\$1 за тиждень), що може сигналізувати про початок корекції після попереднього зростання.

Попри зростання котирувань на Чикаго, портова активність щодо пшениці залишається помірною. Експорт у лютому зосереджений переважно на ринку MENA, а загальні темпи відвантаження

залишаються обмеженими. Котирування на пшеницю в портах зросли – фуражна торгується за \$210/т (+\$1), а пшениця з 11,5% вмістом білка коштує \$216/т (+\$2).

В олійному сегменті морський експорт демонструє послаблення. У напрямку портів у лютому перевезено лише 29,1 тис. тонн олії (-36% р/р), а частка портів скоротилася до 34%. Це підтверджує тенденцію переорієнтації експорту олії на сухопутні маршрути.

Водночас у сегменті макухи та шротів через порти перевезли 37,6 тис. тонн (+9% р/р), що формує 25% у структурі експорту цього продукту.

Також напередодні USM писав, що судновласники «костерів» зрівняли ставки для Дунаю і глибоководних портів.

<https://usm.media/eksport-zerna-czerez-porty-zberihaje-dominuvannia-ale-popyt-na-oliju-poslabywsia/>

ІМО нарахувала вже 529 суден під фальшивими прапорами

Питання протидії підробленим реєстраціям винесуть на засідання юридичного підкомітету наступного місяця.

ІМО повідомила про різке зростання кількості суден, які використовують фальшиві держави прапора. Про це інформує Splash.

У підготовчій записці до засідання юридичного підкомітету LEG 113 зазначається, що станом на зараз ідентифіковано 529 таких суден – більше, ніж під час попередньої сесії LEG 112.

За даними секретаріату, 356 суден із цього переліку не класифіковані жодним класифікаційним товариством, що додатково підвищує ризики для безпеки мореплавства. Перелік сформовано на основі перевірок S&P Global та опубліковано через платформу GISIS IMO. Він охоплює танкери, балкери, контейнеровози та

менші судна.

У документі наведено численні приклади шахрайства з боку операторів та псевдореєстрів:

- Нідерланди повідомили про два фейкові сайти, що нібито видавали сертифікати від імені Сінт-Мартена – підтверджено 17 суден під фальшивим прапором;
- Малаві (країна без виходу до моря) виявила підроблений судовий реєстр, повідомила про це Інтерполу та скоротила кількість таких суден із 27 до 8;
- Тимор-Лешті та Лесото заявили, що не мають міжнародних реєстрів після виявлення фейкових сертифікатів;
- Велика Британія порушила питання незаконного використання MMSI Бермудських островів;
- Бенін після перевірки зменшив кількість суден під фальшивим прапором із 33 до 13;
- Гамбія видалила 72 судна з реєстру та запровадила мораторій на нові реєстрації;
- Ботсвана (без морського реєстру) – 17 суден з фейковими AIS-даними;
- Малі – 17 фальшивих прапорів;
- Гвінея – 39 суден після спростування інформації про «Альфа-реєстр»;
- Тонга, чий міжнародний реєстр було ліквідовано ще у 2002 році, – 13 танкерів, які формально вважаються суднами без громадянства;
- Коморські острови – після перевірок 83 судна залишаються у статусі фальшивої реєстрації.

Окремо зазначено значну кількість суден, що приписують до реєстрів Гаяни (74), Аруби (35) та Кюрасао (32).

Також нещодавно Мадагаскар попередив ІМО про викриття схеми з фальшивим прапором. Влада країни виявила дев'ять суден, які пред'являли документи про мадагаскарську реєстрацію, хоча Мадагаскар не веде міжнародного судового реєстру.

Як писав USM, напередодні Данія затримала контейнеровоз під прапором Ірану через проблеми з реєстрацією. Останньою зупинкою судна був російський Санкт-Петербург – там його пришвартували 16 січня.

ЦТЛ відновлює аукціони на зерновози на кінець лютого

Відтепер першими забезпечуватимуть заявки, викуплені через Prozorro.Продажі, а «звичайні» – лише за залишковим принципом. Філія УЗ «Центр транспортної логістики» (ЦТЛ) – відновлює проведення англійських аукціонів на використання зерновозів на третю декаду лютого 2026 року. Про це повідомили у пресслужбі «Укрзалізниці».

Це рішення пов'язують зі збільшенням кількості заявок на вагони. В УЗ уточнили, що з третьої декади пріоритет у забезпеченні матимуть заявки на подачу зерновозів, придбаних через Prozorro.Продажі.

«Звичайні заявки будуть забезпечуватись по залишковому принципу», – зазначили в «Укрзалізниці».

На аукціонах 18 лютого ЦТЛ продала всі відправки у зерновозах у доступному вікні навантаження з 20 по 28 лютого. На торги виставляли 25 лотів по 10 вагонів та 1 лот на 50 вагонів.

Полігон навантаження – УЗ, полігон вивантаження – без обмежень. Стартова ставка становила 2000 грн/добу за вагон без ПДВ, а фінальні ставки за лотами коливалися в діапазоні 2170–2450 грн/добу за вагон без ПДВ.

Раніше ЦТЛ повідомляла про намір перейти на фіксовану ціну і з лютого продавати зерновози без аукціонів. Водночас станом на 12 лютого філія отримала заявки на 4,5 тис. відправок у зерновозах у лютому, що й підштовхнуло повернення торгів.

Нагадаємо, наприкінці минулого місяця «Укрзаліниця» фіксує нову ставку на зерновози.

[https://usm.media/ctl-vidnowliuje-aukciony-na-zernovozy-na-kin
ecj-liutoho/](https://usm.media/ctl-vidnowliuje-aukciony-na-zernovozy-na-kin
ecj-liutoho/)
