

Судна чекають у портах: експорт сої та ріпаку зупинився через мито

Відправлення сої та ріпаку були фактично заблоковані після впровадження 10% експортного мита.

Всеукраїнська Аграрна Рада звернулася до прем'єр-міністерки України Юлії Свиріденко із закликом терміново врегулювати ситуацію.

«Станом на 5 вересня експорт зупинений повністю. Зі сплатою мита у 10% він можливий, однак судна чекають у портах, бо в партіях змішана продукція – і від товаровиробників, і від трейдерів», – йдеться у зверненні.

У ВАР зазначили, що проблема полягає у відсутності чіткого порядку документального підтвердження походження продукції, вирощеної самими агровиробниками чи кооперативами. Саме вони, згідно з законом, мають бути звільнені від сплати мита, однак наразі це неможливо реалізувати.

«Підготовка нормативних актів для підтвердження власного виробництва при митному оформленні належить до функцій Міністерства фінансів», – підкреслили у ВАР.

З огляду на це, аграрії закликали уряд вжити термінових заходів для розблокування експорту.

«Просимо доручити Мінфіну невідкладно розробити та ухвалити необхідні зміни до нормативно-правових актів із питань митної справи», – йдеться у листі.

У ВАР наголосили, що оперативне врегулювання є критично важливим для стабільності аграрного експорту та збереження валютних надходжень до бюджету країни.

Раніше USM повідомляв, що Україна впровадила експортне мито на сою і ріпак: Зеленський підписав закон.

<https://usm.media/sudna-chekayut-u-portah-eksport-soyi-ta-ripaku-zupinivsyia-cherez-mito/>

Вивантаження вагонів із зерном у портах Великої Одеси та Дунаю скоротилося

Середньодобові обсяги вивантаження вагонів із зерновими в портах Великої Одеси знизилися на 244 одиниці – до 909 вагонів на добу.

Протягом минулого тижня показник добового вивантаження вагонів із зерном у портах Великої Одеси помітно зменшився. Про це повідомив представник АТ «Укрзалізниця» Валерій Ткачов, пише «АПК-Інформ».

За його словами, кількість вагонів із зерном, що прямують у напрямку портів Великої Одеси, скоротилася на 113 одиниць на добу – до 5 495 вагонів. Середньодобове навантаження на мережі також впало на 523 одиниці – до 857 вагонів.

У дунайських портах ситуація схожа: добове вивантаження скоротилося на 5 вагонів і становить 47 одиниць, а рух у напрямку портів зменшився на 74 вагони – до 46 одиниць на добу.

Напередодні USM інформував, що з початку року «Укрзалізниця» перевезла майже 19 млн тонн зерна – більшість у порти.
<https://usm.media>

Розлив нафти під

Новоросійськом: забруднення може поширитися на узбережжя України

Супутникові знімки також зафіксували розтягнення нафтової плями, яка з'явилась під час навантаження російського танкера. Про це повідомляє Державна екологічна інспекція України та керівник громадської організації «Зелений лист», біолог Владислав Балінський.

Зафіксована нафтова пляма займає площу близько 350 км² і рухається у напрямку тимчасово окупованого Криму. Екологи попереджають, що забруднення може поширитися й на українське узбережжя, зокрема Херсонської та Одеської областей.

Своєю чергою зазначив, що після витоку нафти Росія поспішила заявити, що усе локалізовано, а шкоди немає. Водночас супутники показують інше.

- Фото 1 (Sentinel-2, 29.08.2025) – початкова пляма довжиною 2,9 км (44.6218° N, 37.6585° E). Видні спроби встановлення бонів – без результату.

- Фото 2 (Sentinel-1 SAR, 29.08.2025) – того ж дня пляма розтягнулася вже на понад 20 км західніше.

- Фото 3 (Sentinel-1 SAR, 02.09.2025) – два типи забруднень:
 - велика пляма (~178 км²) – наслідок аварії 29.08.
 - менші, ближче до берега – спливання мазуту з донних залежів не прибраних після катастрофи 15.12.2024 (підсвічено жовтим).

«Також добре видно характерні «хвости» мазуту від уламків напроти Керченської протоки (підсвічено червоним). Це прямий доказ: герметизації не було, витoki тривають вже майже 9 місяців», – розповів Владислав Балінський.

Водночас він додав, що завдяки західним і північно-західним вітрам ці плями найближчим часом не становлять загрози Криму та українському узбережжю.

Нагадаємо, 29 серпня 2025 року стався черговий масштабний

розлив нафти під час навантаження танкера біля південного рейду Новоросійська.

<https://usm.media/rozliv-nafti-pid-novorosijskom-zabrudnennya-mozhe-poshiritsya-na-uzberezhzhya-ukrayini/>

Україна закликає ЄС додати до 19-го пакету санкцій обмеження щодо портів і капітанів РФ

Новий 19-й пакет санкцій ЄС ймовірно включатиме танкери російського «тіньового флоту», страховиків і реєстри прапорів. Про це повідомив уповноважений президента з питань санаційної політики Владислав Власюк.

За його словами, нові обмеження включатимуть танкери так званого «тіньового флоту» Росії, а також страховиків та реєстри прапорів.

«Просимо ще порти і капітанів, а також менеджерів. Стінова стея залишається без змін. Новий пакет санкцій включатиме обмеження на окремі російські банки з наших пріоритетів, ідентифікованих платіжних агентів(не фіат валюти), бан на транзакції (це включає десвіфт)», – зазначив уповноважений з питань санаційної політики.

Зокрема пакет міститиме обмеження для компаній-постачальників та виробників критичних компонентів.

«Будуть індивідуальні санкції, зокрема по викрадачах дітей. Очікуємо положення проти обходу санкцій, яке могло бути ще в 11му пакеті – бани на експорт окремих категорій товарів до певних країн. Тема тарифів також обговорюється, як і тема

суверенних активів РФ. Консенсус відсутній, але даємо більше аналітики на технічному рівні, спонукаючи цим до переосмислення на рівні політичному», – написав Владислав Власюк.

<https://usm.media/ukrayina-zaklikaye-yes-dodati-do-19-go-paketu-sankcij-obmezhennya-shhodo-portiv-i-kapitaniv-rf/>

Відбулася перша зустріч Наглядової ради ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство»

Метою заходу стало представлення членів ради та керівництва компанії, обговорення стану підприємства та галузі й планування першого засідання Наглядової Ради, яке відбудеться вже на початку вересня.

До складу наглядової ради увійшли провідні експерти галузі з України та Європи:

- Бенуа Плеска (Бельгія) – Незалежний член наглядової ради Партнер у HYO Roof & Food, Румунія, колишній голова наглядової ради Укрпошти;
- Майкл Йоргенсен (Данія) – Незалежний член Наглядової ради Колишній фінансовий директор Pacific Basin Group;
- Денніс Лент Олесен (Данія) – Незалежний член наглядової ради Головний операційний директор APM Terminals Europe and Africa;
- Андрій Кашуба (Україна) – Член Наглядової ради – представник держави

Заступник Міністра розвитку громад та територій України;

- Тарас Бойчук (Україна) – Член Наглядової ради – представник

держави

Керуючий партнер ТОВ «Спільно», консультант Групи Світового Банку, Голова проєктного офісу з питань державно-приватного партнерства “SPILNO” при Мінрозвитку (консультативно-дорадчий орган).

«Держава зацікавлена у розвитку Українського Дунайського пароплавства, адже це стратегічно важливе підприємство для нашої галузі, Дунайського регіону та економічної безпеки країни. Сподіваюся на плідну роботу наглядової ради, адже її діяльність пришвидшить розвиток компанії, посилить її позиції на ринку, дозволить залучити іноземний капітал і нові вантажопотоки. Це, своєю чергою, покращить фінансово-економічний стан підприємства та створить можливості для модернізації флоту. Саме так ми забезпечимо стабільне функціонування експортних шляхів і надійний розвиток Дунайського регіону», – зазначив Андрій Кашуба.

З 2022 року підприємство стикається з безпрецедентними викликами: втратою понад половини вантажної бази, падінням ставок і жорсткою конкуренцією.

За словами директора, Ігоря Чертова, стратегія УДП у 2025 році включає :

- оптимізацію витрат і реструктуризацію штату;
- залучення нових контрактів (перевезення в Чорноморському та Дунайському регіонах);
- модернізацію флоту та виробничої бази;
- створення сучасного тренажерного комплексу для підготовки екіпажів.

Перша зустріч Наглядової ради стала відправною точкою у налагодженні нової системи управління компанією та її інтеграції в сучасну економічну модель. Злагоджена співпраця держави й бізнесу має стати запорукою відновлення конкурентоспроможності Українського Дунайського пароплавства та сталого розвитку Дунайського регіону.

Чому Дунайський регіон є стратегічним для України

З початком повномасштабної війни порти Дунайського регіону взяли на себе стратегічно важливу функцію – вони стали

альтернативою заблокованим чорноморським портам і єдиним безпечним каналом для українського експорту.

Запуск Зернової ініціативи, а пізніше Українського морського коридору, дозволили частково відновити перевалку вантажів в портах Одеського регіону.

Водночас подальший розвиток Дунайських портів має ключове значення для економічної безпеки держави та збереження робочих місць у Придунайському регіоні.

Довідково.

Українське Дунайське пароплавство (ПрАТ «УДП») – державна судноплавна компанія, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів річковим та морським транспортом, а також має власний суднобудівно-судноремонтний завод у Кілії.

<https://mindev.gov.ua/news/vidbulasia-persha-zustrich-nahliadovoi-rady-prat-ukrainske-dunaiske-paroplavstvo>
