

Українські трейдери готують жовтневі постачання без урахування Констанци через можливі санкції

Провідні оператори планують постачання на жовтень без урахування порту Констанца через можливі санкції з боку України.

Попри значну роль румунського порту в структурі постачань, трейдери не очікують нестачі пального та суттєвого зростання цін, повідомляє enkor.

Як розповів виданню один зі співрозмовників, усі вантажі з Констанци однозначно підпадуть під посилений контроль у перші два тижні жовтня. Йдеться як про морські партії, так і про постачання залізницею. Усе через великі обсяги індійського продукту, які зайшли у вересні, – близько 200 тис. тонн.

Один з великих трейдерів на умовах анонімності поділився, що Румунія просила не вводити санкції бодай у перші два тижні жовтня, аби розпродати великі залишки індійського пального, але українська сторона відмовила.

Очікується, що надалі надходження танкерів у Констанцу будуть моніторити відповідні українські органи.

«Наразі виглядає так, що у разі надходження нових партій індійського пального та інших підозрілих вантажів посилений режим перевірок буде пролонговано ще на два тижні або на місяць», – розповів трейдер.

<https://usm.media/ukrayinski-trejderi-gotuyut-zhovtnevi-postachannya-bez-urahuvannya-konstanczi-cherez-mozhlivi-sankcziyi/>

Філія АМПУ «Дельта-Лоцман» страхуватиме співробітників від нещасних випадків

Філія «Дельта-Лоцман» Адміністрації морських портів України обрала компанію для страхування співробітників від нещасних

випадків.

СК «Ультра Альянс» страхуватиме співробітників «Дельта-Лоцман» від нещасних випадків за 6,5 млн грн, повідомляє «Інтерфакс-Україна».

Філія АМПУ 16 вересня оголосило про намір заключити з СК «Ультра Альянс» договір на добровільне страхування співробітників від нещасного випадку, згідно з даними в системі електронних держзакупівель Prozorro.

За очікуваної вартості послуги 6,942 млн грн цінова пропозиція СК «Ультра Альянс» склала 6,542 млн грн. Компанія була єдиним учасником тендеру.

Нагадаємо, 23 липня на земснаряді, що належить філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», стався вибух. Судно перебувало на гирлі Бистре для проведення планових робіт із 11 членами екіпажу. Загинули троє людей.

<https://usm.media/filiya-ampu-delta-loczman-strahuvatime-spirv-obitnikiv-vid-neshhasnih-vipadkiv/>

До Верховної Ради подали законопроект про скасування експортних мит на сою та ріпак

Народний депутат Ярослав Железняк подав до Верховної Ради законопроект про скасування експортного мита на сою та ріпак.

«Майже два місяці тому влада протягнула “соєві правки”. З другого разу, в порушення регламенту та логіки», – написав він у своєму Telegram-каналі.

Железняк процитував Американську торгівельну палату в Україні,

де зазначали, що з 4 вересня українські порти Чорного моря заблоковані суднами, а припортові залізниці – вагонами з вантажами ріпаку та сої через неврегульованість порядку та критеріїв для застосування нульової ставки мита для виробників аграрної продукції.

Експортери не можуть відправити товар і зазнають збитків у зв'язку зі штрафами за простій суден та інших транспортних засобів, а також через понаднормове зберігання збіжжя у портах, подовжене страхове покриття і невиконання контрактів перед іноземними покупцями. Товар застряг у портах і наражається на небезпеку в умовах регулярних обстрілів портів, так само як і екіпажі закордонних суден, митне оформлення яких заблоковане. Надходження валютної виручки (до \$2 млрд) за насіння ріпаку і сої 2025 року фактично зірване.

«Автори закону не продумали як довести, що ти сам виростив продукцію. Тому митниця розводить руками», – написав Железняк. Тож від 19 вересня нардеп зареєстрував проєкт 14055 Закону про внесення змін до Закону України «Про ставки вивізного (експортного) мита на насіння деяких видів олійних культур» щодо скасування експортного мита.

Раніше USM повідомляв, що українські фермери подаватимуть позови щодо відшкодування екс
<https://usm.media/do-verhovnoyi-radi-podali-zakonoprojekt-pro-skasuvannya-eksportnih-mit-na-soyu-ta-ripak/>портного мита на ріпак

Румунія планує ввести нові правила проведення суден

каналом Суліна

Румунський уряд розглядає варіант, що каналом Суліна зможе проходити один танкер на добу.

Про це розповів USM один з учасників ринку.

Так, з листопада каналом Суліна пропонують дозволити проходження лише одного танкера на добу. Водночас таке рішення румунського уряду може сильно знизити пропускну здатність гирла, відповідно відчується вплив і на логістику.

Наразі причини такої пропозиції залишаються нерозкритими.

Варто згадати й те, що постачання нафтопродуктів з румунського порту Констанца до України наразі під загрою. Саме тому учасники ринку наголошують, що можливі санкції та зміна логістики призведе до простоїв суден і додаткових витрат, що також стане однією з причин, чому здорожчає пальне.

«З урахуванням того, що гирло Бистре не зможе забезпечити 7 метрів осадки, то черги з суден, а також простої та зростання цін на паливо – неминучі», – зазначив експерт.

Нагадаємо, у вересні цього року відбулася робоча зустріч представників АМПУ з делегацією Єврокомісії з питань мобільності та транспорту (MOVE) та Дунайської комісії. Сторони обговорили питання роботи українського гирла «Бистре» та румунського каналу Суліна, а також механізми, що увійдуть до Плану швидкого реагування на непередбачені ситуації, який зараз напрацьовується спільно з Єврокомісією.

<https://usm.media/rumuniya-planuye-vvesti-novi-pravila-provedennya-suden-kanalom-sulina/>

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-d-nestrovskij-port-stanet-evropejskoj-platformoj-dlya-srednego-koridora-intervyu?fbclid=IwRlRTSAM7SA9leHRuA2FlbQIxMQABHkYJMjlBmkXji74sj1hpvpEi4LZ9Y6PAjGNVQxMyKRrNy02B0S9qdanVeWBH_aem_NEcJo1CKLVCPMiPOWm4QSQ

Великобританія запускає електричний морський маршрут

Компанії NatPower Marine і Peel Ports Group планують розпочати встановлення берегового електропостачання в порту Хейшем цього місяця.

Це дозволить всім маршрутам з порту Хейшем в Ірландському морі працювати з нульовими викидами під час стоянки в порту і в морі, пише Splash 24/7.

На початковому етапі заплановане перше підключення станції та розширення до чотирьох станцій по всіх причалах до 2026 року. Зокрема завдяки цьому поромні перевезення повністю підтримуватимуть електричний привід, що стане першим етапом повної електрифікації Ірландського моря.

Ініціатива в порту Хейшем є частиною ширшого партнерства між NatPower Marine і Peel Ports Group вартістю 100 млн фунтів стерлінгів (136 млн доларів США) з метою розгортання інфраструктури для зарядки електросуден на терміналах оператора.

Директор з розвитку морського транспорту NatPower Marine Мартін Олверсон зазначив, що Хейшем – це місце, де перший зелений морський коридор Великобританії стає реальністю.

«Одна станція незабаром стане чотирма, обслуговуючи всі маршрути Хейшема до Ірландії та надаючи операторам впевненість

у швидкому переході на електрифікацію суден. Ми будуємо основу чистої морської мережі, щоб поромні та вантажні лінії могли інвестувати в судна нового покоління з нульовим рівнем викидів», – додав він.

Статистичні дані від NatPower Marine свідчать, що для декарбонізації світової судноплавної галузі потрібно 4 петават-години (ПВт-год) чистої енергії на рік, що дорівнює річному споживанню електроенергії в США.

NatPower Marine планує інвестувати в глобальну мережу зарядних станцій, яка до 2030 року охоплюватиме 120 портів.

Зазначимо, з цією метою на початку цього місяця компанія об'єдналася з гонконзьким судновласником Wah Kwong Maritime Transport, щоб створити спільне підприємство для розгортання великомасштабної інфраструктури берегового електропостачання та зарядки суден по всій Азії. Нова компанія Wah Kwong NatPower розпочне свою діяльність з проектів у Ціндао та Гонконзі.

<https://usm.media/velikobritaniya-zapuskaye-elektrichnij-morskij-marshrut/>
