

Білгород-Дністровський порт шукає нові шляхи у Середньому коридорі

Білгород-Дністровський порт презентував транзитний потенціал України на транспортному форумі в Казахстані.

Про це розповів перший заступник директора Білгород-Дністровського порту Ігор Білик.

17-18 червня в Алмати (Казахстан) відбувся міжнародний форум і виставка «Казахстанський транспортно-логістичний форум: транзитний потенціал і інфраструктура».

Серед учасників – Білгород-Дністровський морський порт, який представив заступник директора з розвитку та інвестицій Роман Дедков.

У центрі уваги заходу був розвиток Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (Middle Corridor), що охоплює морські та залізничні перевезення, а також будівництво нових портів і терміналів. Казахстан активно розширює перевалку вантажів через порти Актау і Курик, прагнучи зміцнити позиції країни як ключового транзитного вузла.

Представник Білгород-Дністровського порту презентував можливості української логістичної інфраструктури та потенціал регіонального хабу на Чорному морі.

Раніше USM повідомляв, що Білгород-Дністровський порт відкриє новий транзитний маршрут до ЄС.

<https://usm.media/bilgorod-dnistrovskij-port-shuka%dl%94-novi-shlyahi-u-serednomu-koridori/>

Україна вперше виступила з презентацією на сесії Комітету з безпеки на морі ІМО

З 18 по 27 червня 2025 року в Лондоні відбувається 110-та сесія Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації (ІМО). Це провідний орган ІМО, відповідальний за розроблення міжнародних норм і стандартів у сфері морської безпеки, навігаційного обладнання, запобігання аваріям та захисту людського життя на морі.

Цього року Україна вперше виступила на Комітеті з презентацією. Українську делегацію на заході очолив заступник Міністра розвитку громад та територій України Андрій Кашуба.

Під час свого виступу заступник Міністра привернув увагу міжнародної спільноти до системних порушень росією міжнародного морського права у Чорному та Азовському морях. З початку повномасштабної агресії рф перетворила ці води на зону високої воєнної небезпеки – з мінуванням морських шляхів, обстрілами цивільних суден і портів, а також захопленням суден. Це порушення Конвенції ООН з морського права та норм ІМО.

Українські морські порти, зокрема в районах Великої Одеси та Дунайського регіону, продовжують працювати попри постійні загрози та руйнування. За словами Андрія Кашуби, з липня 2023 по червень 2025 року росія здійснила масовані атаки на порти, пошкодивши або знищивши понад 400 об'єктів портової інфраструктури, 38 цивільних суден та завдала поранень понад сотні мирних жителів. Багато працівників порту загинули внаслідок російської агресії.

У відповідь на вихід росії з «зернової ініціативи» Україна самостійно створила спеціальний морський коридор, який став

ключовим каналом для експорту продовольства.

«Попри повномасштабне вторгнення Україна залишається гарантом продовольчої безпеки всього світу. З початку роботи зернового коридору ним пройшли понад 4 600 суден, які доставили більше 127 мільйонів тонн вантажу. Українська морська пошуково-рятувальна служба забезпечує супровід кожного рейсу», – наголосив заступник Міністра.

Окрему увагу українська делегація приділила питанню незаконного використання росією захоплених українських морських портів, розташованих як на Кримському півострові, так і портів Азовського моря, зокрема в Бердянську та Маріуполі, для експорту вкраденого українського зерна. Російські судна вимикають AIS-транспондери, змінюють маршрути через Крим і російські порти та супроводжують вантаж фальсифікованими документами.

Також було порушене питання про екологічні наслідки збройної агресії: витoki нафтопродуктів, хімікатів в результаті нещодавніх аварій російських суден в акваторії Чорного та Азовського морів, а також екологічну катастрофу, спричинену підливом Каховської ГЕС.

Андрій Кашуба закликав держави-члени ІМО не залишатися осторонь та підтримати виконання резолюції, яка засуджує агресію РФ та визнає право України на повноцінну реалізацію повноважень “держави прапора”*, прибережної та портової держави.

«Морська безпека – це життя моряків, свобода торгівлі та мир на берегах наших країн. Коли міжнародне морське право ігнорується, цивільні порти стають цілями для ракет, а судна бояться входити у міжнародні води – це виклик для всього міжнародного порядку, який ми спільно з вами намагаємося захистити. Україна бореться не лише за свою суверенність, а й за принципи, на яких ґрунтується діяльність Міжнародної морської організації», – підсумував заступник Міністра.

Україна вдячна міжнародним партнерам, зокрема державам-членам ІМО, за підтримку та солідарність у захисті принципів міжнародного морського права. Ми закликали партнерів до

подальших практичних кроків, спрямованих на зупинення російської військової агресії на морі, відновлення безпеки судноплавства та захист глобальної морської спільноти від загроз, що виходять від держави-агресора.

У рамках візиту до штаб-квартири ІМО Андрій Кашуба провів окрему зустріч із Генеральним секретарем Міжнародної морської організації Арсеніо Домінгесом. Під час розмови обговорили ключові фактори, які становлять загрозу для безпеки судноплавства в регіоні: діяльність тіньового флоту, блокування українських портів, порушення принципу свободи судноплавства та цілеспрямовану руйнацію морської інфраструктури. Українська сторона подякувала ІМО за підтримку на всіх рівнях. Зустріч передувала виступу заступника Міністра на сесії Комітету.

*Держава прапора – це держава, в якій зареєстроване морське судно і під прапором якої це судно офіційно ходить.

<https://mindev.gov.ua/news/ukraina-vpershe-vystupyla-na-sesii-komitetu-z-bezpeky-na-mori-imo>

Порти Одеси й Чорноморська звинувачують Укрзалізницю в тарифній дискримінації

Підприємці вимагають від влади та УЗ переглянути залізничні тарифи, які роблять порти Одеси та Чорноморська менш конкурентоспроможними.

Портові оператори Одеси та Чорноморська звернулися до уряду й керівництва «Укрзалізниці» зі скаргою на дискримінаційні тарифи залізничного перевезення вантажів. Про це повідомляє

Latifundist із посиланням на джерела.

У спільному листі оператори зазначають, що після змін у плані формування поїздів з 5 квітня 2025 року, вартість доставки до їхніх портів зросла на 2–2,6 долара за тонну, а після очікуваної індексації тарифів може зрости й до 4 доларів за тонну.

«Це створює штучно нерівні конкурентні умови для ведення експортно-імпоротної діяльності в морських портах Чорноморськ та Одеса, що робить їх неконкурентними у порівнянні з портом Південний», – йдеться у зверненні.

Підприємці підкреслюють, що три великі порти – Південний, Одеса та Чорноморськ – розташовані фактично поруч, проте залізничні маршрути до Одеси й Чорноморська залишаються довгими й дорожчими. Це вже впливає на плани експортерів, які анонсують скорочення відвантажень через ці порти у сезоні 2025/26.

Підприємці вбачають у діях «Укрзалізниці» ознаки зловживання монопольним становищем та обмеження конкуренції. Вони закликають вирівняти тарифи за прикладом інших країн, де вартість доставки до портів уніфікована.

«Ми підтримуємо будь-які ініціативи з вирівнювання тарифів – включно із застосуванням коригуючих коефіцієнтів або змінами до нормативної бази», – наголошують у листі.

Напередодні USM писав, що порт Чорноморськ шукає порятунку від залізничних тарифів у приватній тязі.

<https://usm.media/porty-odesy-j-czornomorsjka-zvynuvaczujutj-u-krzaliznyciu-w-taryfnij-dyskryminaciji/>

Чорноморський ринок фрахту

застиг в очікуванні нового сезону

Попри збереження ставок на сталому рівні, учасники ринку покладають надії на пожвавлення разом із початком нового врожайного сезону.

Фрахтовий ринок у портах Великої Одеси та на Дунаї тримається у «завмерлому» стані: ставки залишаються без істотних коливань, а обсяги перевезень поки що не демонструють активного зростання. Про це повідомляють Spike Brokers.

Перевезення «хендісайзами» з Чорноморська до східного узбережжя Іспанії пропонується за 17–19 доларів за тонну, а в напрямку Італії – 16–17 доларів за тонну.

Для «костерів» із Ізмаїла доставлення вантажів до Італії зберігається на рівні 29–30 доларів за тонну, тоді як перевезення на коротких маршрутах, як-от Ізмаїл – Румунія, коштує 8–9 євро за тонну.

Учасники ринку зазначають: основні зміни очікуються ближче до старту нового зернового сезону, коли активізується попит на тоннаж і з'являться додаткові обсяги для відправок. Це може дати імпульс для підвищення фрахтових ставок і покращення завантаженості флоту.

Також, як напередодні писав USM, деякі контейнерні лінії припинили заходи в порти України через обстріли.

<https://usm.media/czornomorsjkyj-rynok-fraxtu-zastyh-w-oczikuwanni-novoho-sezonu/>

АМПУ розпочала ремонт причалів у порту Рені

Ремонт чотирьох причалів, який обійдеться у понад 12 млн грн, планують завершити до кінця року.

Про це повідомляє Адміністрація морських портів України.

Роботи у порту Рені виконують без зупинки портової діяльності.

Ремонт причалів має бути завершений до кінця 2025 року.

«Ремонт передбачає посилення конструкцій, заміну пошкоджених металевих елементів, оновлення швартових тумб і трапів, встановлення нових колесовідбійних пристроїв і нанесення розмітки відповідно до чинних стандартів», – розповіли в АМПУ.

У відомстві також підкреслили, що більшість конструкцій експлуатуються ще з 1960–1980-х років.

За результатами технічних обстежень, проведених у 2024 році фахівцями «ЧорноморНДІпроекту» спільно з Регістром судноплавства України, зафіксували суттєві пошкодження конструкцій – тріщини, деформації, корозію металевих елементів та інші дефекти, які створюють ризики для безпеки швартових операцій.

Зазначимо, підрядником виступає компанія «Анкор», яку заснували в Одесі у 2002 році. Виторг компанії за 2024 складає 25 млн 152 тис. гривень.

Під час відкритих торгів у системі Prozorro компанія запропонувала свої послуги за 12,1 млн грн.
