

Російські атаки завдали українським портам понад \$1,5 млрд збитків

Прямі збитки портової інфраструктури України через російські атаки перевищили \$1,5 млрд.

Про це заявив заступник голови Всеукраїнської аграрної ради Денис Марчук під час брифінгу в Media Center Ukraine, повідомляє Delo.

За його словами, порти Великої Одеси залишаються ключовим каналом для українського аграрного експорту. Через них проходить близько 90% агропродукції, яку Україна постачає на зовнішні ринки.

Марчук зазначив, що РФ продовжує цілеспрямовано атакувати портову інфраструктуру. У 2025 році по українських портах було завдано близько 150 ударів, тоді як лише за перше півріччя 2026 року їхня кількість уже перевищила 180.

У зв'язку з цим Всеукраїнська аграрна рада підтримала звернення власників портових операторів до уряду щодо запровадження додаткових механізмів фінансової підтримки. Йдеться, зокрема, про розширення програм страхування та можливість субсидування втрат, спричинених воєнними діями.

Аналогічні звернення спрямовують і до міжнародних донорів. У ВАР наголошують, що пошкодження портової інфраструктури впливає не лише на українську економіку, а й на глобальну продовольчу безпеку, оскільки імпортери можуть не отримати українське зерно вчасно.

Крім того, атаки на порти підвищують ризики для судноплавства. Це призводить до зростання ставок фрахту та страхових платежів, що тисне на закупівельні ціни всередині країни й зменшує доходи українських агровиробників.

За оцінками ВАР, у новому сезоні Україна може експортувати від 40 до 50 млн тонн зернових. Водночас остаточні обсяги

залежатимуть від урожаю та стабільності експортної логістики. Марчук також зазначив, що Україна входить у новий сезон із більшими перехідними залишками зерна. Якщо торік вони становили менше 7 млн тонн, то зараз перевищують 9 млн тонн. Накопичення залишків частково пов'язане з атаками на порти та складнощами з експортною логістикою.

<https://usm.media/>

Сіверсівські маяки відзначають 160 років роботи на Бузько-Дніпровсько- лиманському каналі

В Україні налічується щонайменше 60 маяків, кожен з яких є невід'ємною складовою системи навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства. Усі вони мають власну історичну спадщину та неповторну архітектуру.

160 років тому вперше засвітили свої вогні маяки Сіверсів Передній і Сіверсів Задній, розпочавши багаторічну службу регулювання руху суден одинадцятим коліном Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу.

Обидва маяки було встановлено у 1866 році на Сіверсовій косі: Передній – на краю коси, а Задній – за 2,8 км. Спочатку маяками слугували дерев'яні башти у формі зрізаних пірамід, вершини яких увінчували ліхтарі. Сіверсів Передній мав два світлові апарати – відбивальний у вікні головного фасаду, що світив у напрямку створу постійним червоним вогнем, і заломлюваний, який з вікна правого бокового фасаду освітлював дугу горизонту. Та через шторми і руйнування берега маяк

Сіверсів Передній через два десятиліття довелося переносити у глиб коси. Дерев'яну вежу було розібрано, і за сто метрів від неї побудовано 12-метрову кам'яну, яка слугувала мореплавцям майже століття. Однак у 1967 році маяк було модернізовано і сьогодні – це шестигранна біла башта заввишки 18 метрів. Для кращої примітності з боку створу її пофарбовано в червоний колір і нанесено білу вертикальну смугу посередині.

Вогонь маяка Сіверсів Задній у 1871 році змінив колір, замість червоного він став випромінювати в напрямку створу постійне біле світло. Після Другої світової війни маяк було перебудовано – це вже стала 10-метрова кам'яна вежа, верхня частина якої пофарбована в червоно-оранжевий колір, а нижня – в білий.

Обидва маяки забезпечують рух суден від мілин, що тягнулися вздовж правого і лівого берегів річки Південний Буг. Сіверсів Задній маяк працює одразу на два коліна Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу: одинадцять – разом із Сіверсів Переднім маяком та тринадцять – з Костянтинівським.

Сіверсів Передній і Сіверсів Задній маяки оснащені основним і резервним світлооптичними апаратами на світлодіодах типу «Фотон». Додатково встановлено і вузьконаправлений світлооптичний апарат, який за необхідності вмикається і вдень. Енергопостачання забезпечує лінія електропередачі, а для резервного живлення передбачені акумулятори та дизель-генератори. Контроль за станом світлооптичної апаратури і джерел живлення здійснюється дистанційно з робочого місця оператора системи «Моніторинг».

Понад півтора століття Сіверсів Передній і Сіверсів Задній маяки поєднують в собі історію із сучасністю. Від дерев'яних башт XIX століття маяки пройшли шлях модернізації до сучасних автоматизованих навігаційних технологій, які використовуються гідрографічними службами для забезпечення безпеки судноплавства.

Міністерство розвитку громад та територій України

Ivan Zhekov

Адміністрація морських портів України/Ukrainian Sea Ports Authority

Адміністрація судноплавства

Регістр судноплавства України

https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=1432632325577730&id=100064929274957&mibextid=wwXIfr&rdid=Ko2VMD1od0b5Q0A0#

Атака на Чорноморськ: дрон РФ вдарив по терміналу Кернел вдруге за місяць

Через атаку РФ на термінал «Кернел» постраждала інфраструктура для зберігання та перевалки зерна, частково зруйновано складські приміщення.

Унаслідок російської дрової атаки по Одеській області вночі проти 5 червня пошкоджено термінал Кернел у порту Чорноморськ. Про це пише Liga.net.

Постраждала частина інфраструктури для зберігання та перевалки зерна. Це призвело до висипання продукції та порушення роботи терміналу. Також частково зруйновано допоміжні складські приміщення. Зараз компанія ліквідовує наслідки атаки та оцінює масштаби збитків.

«Найголовніше, ніхто зі співробітників не постраждав, – наголосили у Кернел, – Всі контрактні зобов'язання перед партнерами будуть виконані своєчасно, адже Кернел має ефективну систему адаптації логістичних ланцюгів під сучасні виклики».

Нагадаємо, місяць тому олійний термінал «Кернел» на Чорному морі зупинив роботу після прямих влучань. Тоді внаслідок терористичної атаки РФ у море витекло понад 1 100 тонн олії. <https://usm.media/ataka-na-chornomorsk-dron-rf-vdariv-po-terminalu-kernel-vdruge-za-misyacz/>

MSC купила частку в 51% у контейнерному терміналі в порту Південний

У порт Південний зайшов один з найбільших контейнерних операторів світу. Компанія MSC купила частку в українському терміналі.

Mediterranean Shipping Company (MSC) купила частку в 51% у контейнерному терміналі TIS в порту Південний, повідомляє Latifundist.

За даними YouControl, станом на 15 травня найбільшими кінцевими бенефіціарами компанії є представники родини Апонте – Дієго Апонте та Алекса Апонте; вони опосередковано контролюють по 25,5% компанії кожен.

Ще 11,72% належать Єгору Гребеннікову, 9,72% – Андрію Ставніцеру, і 9,19% – Олегу Кутателадзе.

<https://usm.media/msc-kupila-chastku-v-u-kontejnernomu-terminali-v-portu-pivdennij/>

Україна відновила експорт кукурудзи до Алжиру вперше з 2023 року

Україна вперше з 2023 року відправила до Алжиру вантаж

кукурудзи. В межах співпраці відвантажили чотири судна із 122 тис. тонн зерна.

У сезоні 2025/26 агрохолдинг «Нібулон» вперше здійснив поставки української кукурудзи державній компанії Алжиру ONAB, повідомили в компанії.

В межах співпраці було відвантажено чотири судна із загальним обсягом 122 тис. тонн зерна. Це понад 80% усього обсягу української кукурудзи, яку придбав Алжир у поточному сезоні.

Таким чином, Україна відновила поставки кукурудзи до Алжиру вперше з 2023 року.

Алжир – найбільша за площею держава Північної Африки. За оцінками USDA, в останні роки вона щорічно імпортує від 4,7 до 5,4 млн тонн кукурудзи, переважно з Аргентини та Бразилії.

Співпраця з ONAB стала можливою завдяки прямій участі «Нібулону» у державних тендерах Алжиру. Для компанії це стало важливим кроком у розширенні присутності української агропродукції на ринках Північної Африки.

<https://usm.media/ukrayina-vidnovila-eksport-zerna-do-alzhiru-vpershe-z-2023-roku/>
