

Чорноморський порт шукає інвестора: Мінрозвитку обрало прозору процедуру

Мінрозвитку обрало міжнародно визнану процедуру для залучення приватного партнера в управління двома терміналами порту.

Конкурсна комісія з відбору інвестора публічно-приватного партнерства для порту Чорноморськ вирішила провести відбір у форматі конкурентного діалогу. Про це повідомили у Мінрозвитку.

Конкурентний діалог дозволяє державі вести кілька раундів переговорів із потенційними інвесторами, аби сформувати оптимальну модель співпраці для складних об'єктів. Такий формат робить процес відкритим і зрозумілим для міжнародних партнерів та гарантує чесну конкуренцію навіть в умовах війни. Голова комісії, заступник міністра Андрій Кашуба вважає, що в умовах невизначеності саме конкурентний діалог дозволить врахувати позицію ринку, збалансувати інтереси бізнесу і держави та обрати найефективнішу модель партнерства.

До цього міжнародні фінансові організації презентували конкурсній комісії умови майбутнього інвестиційного проєкту.

<https://usm.media/chornomorskiy-port-shukaye-investora-minrozvitu-obrało-prozoru-proczeduru/>

ЄС представив 19-й пакет

санкцій, обмеження стосуються й «тіньового флоту» РФ

Нові заходи Брюсселя також передбачають санкції проти криптобірж, банків третіх країн і китайських компаній, які допомагають російському ВПК.

Європейський Союз готує 19-й пакет санкцій проти Росії, серед якого ключове місце займає обмеження для 118 суден «тіньового флоту». Про це повідомила президентка Єврокомісії Урсула фон дер Ляєн.

Вони використовуються Москвою для обходу цінових обмежень та незаконного транспортування нафти.

Крім того, планується повна заборона на всі транзакції з енергетичними гігантами «Роснафта» та «Газпронафта». Окремо передбачені санкції проти криптовалютних платформ, через які РФ намагається обходити фінансові обмеження.

Документ також містить положення щодо третіх країн, зокрема Китаю, які постачають Росії комплектуючі для оборонного комплексу. Очікується, що додаткові обмеження торкнуться й низки банків у РФ та за її межами, аби посилити контроль над фінансовими потоками Кремля.

Також напередодні USM писав, що Австралія посилила санкції проти російської нафти та «тіньового флоту».

<https://usm.media/eu-predstavyw-19-j-paket-sankcij-obmerzseni-a-stosujutjsia-j-tiniovoho-flotu-rf/>

Польща планує прокласти

євроколію від Сілезії до порту Одеси

Будівництво залізниці, що з'єднає Сілезію з Одесою, передбачає інвестиції та придбання земель уздовж шляхів.

Про це заявив новий президент Агентства промислового розвитку Польщі (ARP) Бартоломей Бабушка, пишуть польські ЗМІ, зокрема Money і Bankier.

За його словами, Польща планує збудувати залізницю, яка з'єднає Сілезію з Одесою, і порт на Чорному морі. На території України Польща готова збудувати євроколію від Львова до Одеси.

«Якщо Україна розглядає можливість вступу до ЄС, то це неможливо зробити на широкій колії. Це передбачає інвестиції такого масштабу, придбання земель уздовж шляхів, що простяглися більш ніж на 800 км від Львова до Одеси», – зазначив президент ARP.

Зокрема Бартоломей Бабушка наголосив, що ухваленню остаточного рішення має передувати комплексна перевірка, щоб визначити як буде витрачено десятки мільярдів євро.

Президент ARP визнав, що проєкт євроколії до Одеси вже обговорювався з українською стороною. Ключовим елементом планів агентства у цьому напрямку є розширення залізничного терміналу у Славкові, яке мають завершити протягом двох років.

Також логістичні інвестиції, що з'єднують Польщу з Україною, відкриють Варшаву для ринків Близького Сходу.

«Так само як сенс існування Польщі полягає у захисті України від Росії, сенс існування Польщі полягає у розвитку інфраструктури на сході. Мати морський порт на Чорному морі вперше в історії нам по кишені. Протягом місяця-двох ми повинні визначити перелік цих інвестиційних проєктів» – заявив Бартоломей Бабушка.

Нагадаємо, ще торік Україна пропонувала збудувати ширококоліїсну залізницю до балтійських портів.

Довідка. В Україні та в країнах ЄС різні стандарти залізничної

колії. Європейська колія має 1435 мм у ширину, українська – 1520 мм.

<https://usm.media/polshha-planuye-proklasti-yevrokoliyu-vid-si-leziyi-do-portu-odesi/>

Окупанти розчищають канал до маріупольського порту під «піратську логістику»

Проект передбачає нарощення глибин і габаритів каналу та розрахований щонайменше до 2027 року.

У тимчасово окупованому Маріуполі росіяни системно модернізують судновий хід до порту. Про це повідомив очільник Центру вивчення окупації Петро Андрющенко.

Росіяни планують збільшити глибину каналу з 7 до 9,15 м, розширити з 70 до 100 м та подовжити до 17,5 км. На ділянці працює флот спеціалізованої техніки: самовивізний земснаряд «Уренгой», ґрунтовідвозна шаланда «Фламінго» та днопоглиблювальна платформа «Коломенец».

За словами Андрющенка, мета робіт – не розвиток цивільної інфраструктури, а спрощення незаконного вивезення українських ресурсів: створення «піратської логістики» під великі партії.

Маріупольський порт окупанти вже використовують як ланку військової та мародерської логістики: періодично фіксуються завантаження суден вкраденим зерном і вугіллям, а також переміщення металопродукції з підприємств на тимчасово окупованих територіях.

Розширення каналу дає змогу збільшити тоннаж суден, підняти

інтенсивність відвантажень і стабілізувати рейсову схему через Азовське море.

<https://usm.media/okupanti-rozchishhayut-kanal-do-mariupolskog-o-portu-pid-piratsku-logistiku/>

АМПУ представила плани відновлення портової галузі на Південноукраїнському форумі

На VIII Південноукраїнському форумі під час сесії «Транспорт та логістика» ДП «Адміністрація морських портів України» презентувало ключові виклики та напрями відновлення портової галузі.

Радник голови АМПУ з операційних питань В'ячеслав Харкавенко наголосив, що попри значні інфраструктурні втрати внаслідок війни, підприємство забезпечує стабільну роботу морських портів.

«Наше головне завдання – відновлення портової інфраструктури та флоту. Це відбуватиметься як за рахунок власних ресурсів, так і завдяки підтримці міжнародних фондів і грантових програм», – зазначив він.

Серед основних тем дискусії – функціонування українського морського коридору, розвиток Дунайських портів, робота каналу «Бистре», а також цифровізація портових послуг.

Харкавенко окремо підкреслив, що для АМПУ важливо чути зворотний зв'язок від учасників ринку. Це дозволяє формувати плани розвитку портів у відповідності до реальних потреб

галузі та підвищувати ефективність управлінських рішень.

<https://www.uspa.gov.ua/news/ampu-predstavyla-planu-vidnovlennya-portovoyi-galuzi-na-pivdennoukrayinskomu-forumi>

У порту «Південний» запрацював автомобільний модуль DocPort

У найбільшому глибоководному порту України «Південний» запущено автомобільний модуль цифрової платформи DocPort. Раніше система вже почала працювати в Ізмаїлі, Рені, Чорноморську та Одесі.

Автомобільний модуль DocPort переводить ключові логістичні процеси у цифровий формат: електронне оформлення перепусток для автотранспорту, управління чергами через «дозований заїзд», а також обробку й збереження даних про вантажі та транспортні засоби. Для бізнесу це означає суттєву економію часу і коштів: достатньо один раз внести дані про компанію, водіїв і транспорт, щоб працювати одразу в п'яти портах без повторних формальностей.

Платформу створено фахівцями АМПУ, і вона надається користувачам безкоштовно. Наступний етап розвитку DocPort – розширення функціоналу морського модуля, який уже тестується в порту «Південний», та подальше масштабування системи на всі морські порти України.

<https://www.uspa.gov.ua/news/u-portu-pivdennyj-zapraczyuvav-avtomobilnyj-modul-docport>
