

Адміністрація судноплавства заперечила зміни у процедурі дипломування моряків

Відомство спростувало інформацію про нібито автоматичні відмови за заявами на дипломування, поданими через портал Дія. Відповідну заяву опублікували у Telegram-каналі Адміністрації судноплавства.

«Останніми днями морською спільнотою активно поширюються чутки про нібито зміни у процедурі дипломування. Зокрема, про те, що заяви, подані засобами порталу Дія, будуть автоматично отримувати відмову, а позитивне рішення можливе лише за умови звернення через так званих “посередників”. Хочемо чітко заявити: це не відповідає дійсності», – прокоментували у відомстві.

Там додали, що, як і раніше, документи для присвоєння звання/підтвердження кваліфікації можна подати як особисто, так і через уповноваженого представника, онлайн (засобами порталу Дія), поштою, через ДП «Моррічсервіс», безпосередньо через Адміністрацію судноплавства.

«Усі заяви розглядаються відповідно до вимог законодавства, незалежно від способу їх подання. Жоден із каналів не має переваг чи обмежень», – підкреслили в Адміністрації.

У відомстві навели дані про те, що за останні три робочі тижні Державна кваліфікаційна комісія моряків опрацювала 1 191 заяву. За результатами розгляду прийнято 1 081, або 90,8% рішень про видачу кваліфікаційних документів та запрошень до складання іспиту.

Якщо вам стали відомі факти можливих корупційних проявів або хтось пропонує «вирішити питання» за винагороду, Адміністрація судноплавства просить повідомляти про це через форму на офіційному сайті або за телефоном спеціальної гарячої лінії: (044) 363-39-47.

Українська пшениця дешевшає: у портах ціни просіли ще на \$6–11/т

У портах продовольча пшениця подешевшала до \$202–209/т, фуражна – до \$188–199/т СРТ-порт.

На українському ринку пшениці минулого тижня зберігалася знижувальна цінова динаміка. Про це повідомляє ІА «АПК-Інформ».

«Фактори тиску залишались незмінними – це відповідна динаміка на експортному ринку зерна, початок жнив у країні та уповільнення темпів торгово-закупівельної активності. Попит деяких переробників залишався досить високим, через що вони суттєво ціни не змінювали. Проте аграрії переважно не поспішали з реалізацією якісної пшениці, очікуючи більш вигідної цінової кон'юнктури ринку», – зазначають аналітики.

Ціни на пшеницю 2 класу та фураж за тиждень знизилися на 100–500 грн/т і сформувалися в межах 9 200–10 700 грн/т та 8 500–10 000 грн/т СРТ відповідно. Мінімальні ціни попиту були характерними для пшениці нового врожаю.

У портах України продовольча та фуражна пшениця подешевшали на \$6–11/т – до \$202–209/т та \$188–199/т СРТ-порт.

<https://usm.media/ukrajinsjka-pszenycja-deszewszae-w-portax-ciny-prosily-szcze-na-6-11-t/>

У 2026 році Росія понад 70 разів атакувала торговельні судна, – Кулеба

Україна закликала Міжнародну морську організацію посилити протидію російським атакам на цивільне судноплавство та діяльності тіньового флоту РФ.

Про це віцепрем'єр-міністр з відновлення України – міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба зазначив на 137-й сесії Ради Міжнародної морської організації (IMO).

За його словами, Росія системно атакує цивільне судноплавство, портову інфраструктуру та пошуково-рятувальні служби України, створюючи загрози для міжнародної торгівлі, моряків і свободи навігації.

Лише у 2026 році зафіксовано понад 70 російських атак на торговельні судна.

«Називати речі своїми іменами – не питання риторики, а питання безпеки. Коли ми говоримо про ці інциденти, важливо чітко фіксувати, що це не «загрози в Чорному морі» і не «інциденти на морських шляхах». Це – акт агресії і агресором є Російська Федерація», – наголосив Кулеба.

Окрему увагу віцепрем'єр-міністр приділив діяльності російського тіньового флоту, який становить загрозу для безпеки судноплавства, людського життя на морі та довкілля.

Україна закликала держави, судновласників, операторів і страховиків утримуватися від діяльності, яка може сприяти обходу санкцій та фінансуванню російської воєнної машини.

Кулеба також нагадав, що всі морські порти на тимчасово окупованих територіях України залишаються офіційно закритими відповідно до українського законодавства та міжнародного морського права. Будь-які заходження суден до цих портів є

незаконними.

«Україна не просить особливого ставлення. Ми просимо лише одного – щоб норми міжнародного морського права виконувалися однаково для всіх. Кожна безкарна атака на торговельне судно або рятувальну службу підриває міжнародний правопорядок і створює небезпечний прецедент для всього світу», – зазначив віцепрем'єр-міністр.

<https://usm.media/u-2026-roczy-rosiya-ponad-70-raziv-atakuvala-torgovelni-sudna-kuleba/>

Зеленський закликав країни ОБСЄ зупиняти танкери тіньового флоту РФ

Президент України Володимир Зеленський закликав європейські країни зупиняти танкери тіньового флоту РФ та створити механізми для конфіскації російської нафти.

Про це він заявив у зверненні до учасників 33-ї сесії Парламентської асамблеї Організації з безпеки та співробітництва в Європі (ПА ОБСЄ).

За словами президента, зусилля українських військових на полі бою мають підкріплюватися санкціями, зокрема обмеженнями проти російської нафтової галузі.

Зеленський наголосив, що європейські моря залишаються критично важливим маршрутом для експорту російської нафти та фінансування війни проти України.

«Якщо його перекрити, Росія втратить здатність фінансувати цю війну. Тож кожна країна, яка зупиняє танкери російського тіньового флоту, робить реальний внесок у завершення цієї війни», – заявив президент.

Він також закликав створити в Європі юридичні механізми, які дозволять конфісковувати та продавати нафту із затриманих танкерів тіньового флоту.

<https://usm.media/zelenskij-zaklikav-krayini-obsye-zupinyati-t-ankeri-tinovogo-flotu-rf/>

ОПЗ розглядали як потенційний майданчик для перевалки зерна, – керівник ФДМУ

Керівник Фонду держмайна розповів, що у межах приватизації минулого разу Одеський припортовий завод розглядали як невеликий приватний порт для перевалки агропродукції.

Про це розповів керівник ФДМУ Дмитро Наталуха в інтерв'ю «Главкому».

За його словами, минулого разу при спробі виставити на приватизацію Одеський припортовий завод (ОПЗ), серед зацікавлених учасників торгівлі була велика, дуже спроможна і ресурсна аграрна компанія.

«Вона розглядала цей актив не стільки як виробництво аміаку і карбаміду, а радше як потенційний майданчик для перевалки агропродукції. Вони, здається, навіть не приховували, що не виключають, що знесуть там зайве, побудують «рукави», крани і склади – і буде такий невеликий приватний порт суто для перевалки їхньої продукції на судна», – розповів керівник ФДМУ.

Дмитро Наталуха зауважив, що нові власники мають на це право, але такий спосіб використання ОПЗ можна вважати негативною екстерналією. Мова йде про неочевидні на сьогодні наслідки, які настають в довгостроковій перспективі.

«Максимум, що може відбутися за такого підходу в довгостроковій перспективі – це, напевно, збільшення обсягу перевалки за 5-10 років. Але не збільшиться кратно кількість робочих місць, сплачених податків, не з'явиться серйозна суміжна інфраструктура. Бо перевалка – низька за економічною складністю і висока за операційною автоматизацією діяльності», – додав Наталуха.

Зокрема посадовець вважає, що з довгострокового погляду цікавіше зберегти цільове призначення ОПЗ і бути зацікавленим в інвесторі, який розвиватиме саме виробництво карбаміду і аміаку.

«Це більш комплексна технологія, а значить – більше робочих місць, більше суміжних бізнесів: хтось виробляє пакування для цієї продукції, хтось забезпечує логістику тощо. До того ж, війна в Ірані підвищує привабливість цього активу: 30% аміаку в світі постачалося через Ормузьку протоку з країн Перської затоки. Відповідно, зараз ціна на аміак просто злетіла в космос, і всі зовсім інакше подивилися на той самий ОПЗ. Якби минулого року завод продали під аграрних «перевальщиків», в Україні вже не було б шансу позмагатися на глобальному ринку аміаку», – підкреслив очільник ФДМУ.

<https://usm.media/opz-rozglyadali-yak-potenczijnij-majdanchik-dlya-perevalki-zerna-kerivnik-fdmu/>
