

АМПУ залучає понад \$100 млн для реалізації найважливіших проєктів: деталі

Адміністрація морських портів України залучає понад 100 мільйонів доларів власних коштів для реалізації найважливіших проєктів.

Про це заявив голова АМПУ Олександр Семирга в ході круглого столу, присвяченого розвитку транспортної інфраструктури.

Участь у дискусії взяли представники European Investment Bank, European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), IFC – International Finance Corporation та інші партнери України.

Під час заходу Олександр Семирга презентував бачення подальшого розвитку портової галузі в умовах війни.

«Ми активно рухаємося вперед – попри постійні загрози і обстріли. Наш головний пріоритет зараз – думати, як у цих складних умовах забезпечити розвиток галузі і вже сьогодні готуватися до конкурентної боротьби з європейськими портами у мирний час», – зауважив він.

Голова АМПУ розповів, що основні зусилля держпідприємства зосереджені на критичних напрямках: інфраструктура, цифровізація, міжнародна підтримка, фінансування та оновлення технічного флоту.

«Ми залучаємо понад 100 мільйонів доларів власних коштів для реалізації найважливіших проєктів – ремонт причалів, залізничної інфраструктури в портах, доріг, будівель та інших об'єктів, пошкоджених або зруйнованих. Але ми інвестуємо не лише в бетон і метал. Ми вкладаємо в технології», – акцентував Семирга.

За його словами, Україна активно впроваджує нові технологічні рішення у портах: «АМПУ зосереджена на залученні сучасних технологій, ми розвиваємо власні цифрові сервіси, активно вчимося у міжнародних партнерів як ефективно використовувати

дрони для різних типів робіт. Це дозволяє економити час і гроші. Чому? Як приклад: більше 60% нашого флоту побудовані ще в часи СРСР, витрати на їх утримання значні, а комплектуючі та запасні частини до них виробляються в Росії. Тому ми дуже обмежені в можливостях їх ремонтувати. Відтак частина програми оновлення – це створення центру дронних технологій, а також закупівля сучасного флоту, суден, лоцманських катерів та іншого обладнання для всіх українських портів».

Раніше USM повідомляв, що українським морським коридором транспортували понад 130 млн тонн вантажів.

<https://usm.media/ampu-zalucha%dl%94-ponad-100-mln-dlya-realizaczi%dl%97-najvazhlivishih-pro%dl%94ktiv-detali/>

НАБУЛА ЧИННОСТІ КОНВЕНЦІЯ ПРО ЕКОЛОГІЧНУ УТИЛІЗАЦІЮ СУДЕН

26 червня 2025 року набула чинності Гонконзька міжнародна конвенція щодо безпечної та екологічної утилізації суден (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009), це відбулось через 14 років після її прийняття Міжнародною морською організацією (IMO) в 2009 році в Гонконзі.

Гонконзька конвенція була прийнята на Дипломатичній конференції, що відбулася в Гонконгу (Китай) у травні 2009 року, та розроблена за участю держав-членів IMO та неурядових організацій, а також у співпраці з Міжнародною організацією праці та сторонами Базельської конвенції про контроль за транскордонним перевезенням. Гонконгська конвенція мала набрати чинності, після того, як будуть виконані певні критерії, включаючи ратифікацію не менше 15 державами, що

становлять не менше 40% світового торговельного флоту за валовим тоннажем, та мають потужності з утилізації суден не менше 3% від валового тоннажу об'єднаного торговельного флоту цих держав.

Наразі до Гонконгської конвенції долучилися: Бангладеш, Бельгія, Бонайре Сінт-Естатіус і Саба (Карибські Нідерланди), Гана, Данія, Естонія, Індія, Іспанія, Конго, Ліберія, Люксембург, Мальта, Маршалові Острови, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Панама, Пакистан, Португалія, Сао Томе і Принсіпі, Сербія, Туреччина, Франція, Хорватія та Японія. Україна не ратифікувала Гонконгську конвенцію. Ратифікація конвенції означає, що країна офіційно приєднається до неї та зобов'язується виконувати її положення.

Загалом держави, які ратифікували Гонконгську конвенцію, представляють близько 45,81% світового торговельного флоту, а їхній сукупний обсяг утилізації суден за попередні 10 років становить 23,85 млн тон, що еквівалентно 3,31% брутто-тоннажу. Ратифікація конвенції означає, що країна офіційно приєднається до неї та зобов'язується виконувати її положення.

Гонконгська конвенція – це міжнародний договір, який регулює безпечну та екологічно безпечну утилізацію суден, що виводяться з експлуатації. Він також відомий як Міжнародна конвенція про безпечну та екологічно безпечну утилізацію суден. Конвенція зобов'язує країни-учасниці забезпечити, щоб судна, утилізовані на їх території, відповідали певним стандартам безпеки та екологічним вимогам. Вона також покладає відповідальність за утилізацію на державу прапора судна та державу, де відбувається утилізація.

Основні положення Гонконгської конвенції:

Безпечна утилізація суден – Конвенція встановлює стандарти для безпечної утилізації суден, включаючи вимоги до проектування, будівництва, обладнання та експлуатації суден.

Екологічна безпека – Конвенція вимагає, щоб утилізація суден не шкодила навколишньому середовищу.

Відповідальність – Конвенція покладає відповідальність за

утилізацію суден на державу прапора судна та державу, де відбувається утилізація.

Інвентаризація шкідливих матеріалів – Конвенція вимагає, щоб судна мали перелік шкідливих матеріалів, які містяться на борту, таких як азбест, свинець та ртуть.

Сертифікація – Конвенція передбачає систему сертифікації суден, які відповідають її вимогам.

Взаємне визнання – Конвенція передбачає взаємне визнання сертифікатів відповідності між державами-учасниками.

Кожне судно, яке підлягає утилізації, повинно мати на борту Перелік небезпечних матеріалів, визначених Гонконзькою конвенцією. Перелік небезпечних матеріалів, застосування яких заборонено або обмежено на суднобудівних підприємствах, судноремонтних заводах та суднах держав-сторін, наведено у Додатку до Гонконгської конвенції. Судна повинні проходити первісний огляд для перевірки переліку небезпечних матеріалів, огляди протягом експлуатації та заключний огляд перед утилізацією судна.

Підприємства з утилізації суден повинні розробити План з утилізації суден на підприємстві, в якому буде вказано спосіб утилізації кожного конкретного судна залежно від його характеристик та переліку небезпечних матеріалів. Держави-сторони повинні забезпечити відповідність підприємств щодо утилізації суден під їх юрисдикцією положенням Гонконгської конвенції.

Наслідки ратифікації Гонконгської конвенції для країни що її ратифікує:

Покращення екологічної ситуації – Конвенція сприятиме більш екологічно безпечній утилізації суден, що зменшить забруднення навколишнього середовища.

Збереження здоров'я людей – Безпечна утилізація суден зменшить ризики для здоров'я працівників, зайнятих у цій сфері, та для населення, яке проживає поблизу місць утилізації суден.

Підвищення міжнародного іміджу країни – Ратифікація конвенції продемонструє прихильність країни до міжнародних екологічних стандартів і зобов'язань, що може покращити її міжнародний

імідж.

Розвиток галузі утилізації суден – Конвенція може сприяти розвитку галузі утилізації суден в країні, якщо будуть створені необхідні умови та інфраструктура.

<https://shipregister.ua/nabula-chynnosti-konvencziya-pro-ekologichnu-utylizacziyu-suden/>

У портах Великої Одеси скорочується вивантаження вагонів-зерновозів

Середньодобове вивантаження вагонів у портах Великої Одеси зменшилося на 253 вагонів на добу.

Про це повідомляють аналітики Spike Brokers.

У період переходу між старим і новим сезоном експортна активність залишалася невисокою, що є типовим для цього часу. Це призвело до зниження обсягів залізничних перевезень у напрямку портів Великої Одеси та Ізмаїла й уповільнення роботи портової логістики

Середньодобове вивантаження вагонів у портах Великої Одеси зменшилося на 253 ваг/добу – до 347 ваг/добу. Одночасно скоротилася кількість вагонів, що прямували до цих портів: протягом тижня їх стало менше на 662 одиниці – до 1016 вагонів. До порту Ізмаїл прямувало 19 вагонів, показник середньодобового вивантаження становив 1 ваг/добу.

Ставки на перевезення залізничним транспортом зберігають свій рівень.

Ринкові ставки транспортування по Україні:

- Житомирська обл. – кордон – 16-19\$ | порт – 21-25\$,

- Чернігівська обл. – кордон – 19-24\$ | порт – 20-24\$,
- Черкаська обл. – кордон – 25-30\$ | порт – 16-22\$,
- Тернопільська обл. – кордон – 13-16\$ | порт – 19-22\$.

Ринкові ставки транспортування до Європи:

- Дорогуськ – пн-зх Німеччина – 34-36€,
- Дорогуськ – зх Нідерланди – 38-40€.

<https://usm.media/u-portah-veliko%dl%97-odesi-skorochu%dl%94tsya-vivantazhennya-vagoniv-zernovoziv/>

COFCO International запускає флот барж на річці Дунай в Румунії.

Про це повідомили в COFCO International.

Новий флот, що складається з чотирьох штовхачів та 29 барж, безпосередньо з'єднує дев'ять річкових та внутрішніх силосів компанії з її глибоководним портовим терміналом у Констанці. Кожна баржа може перевозити понад 1000 метричних тонн зернових, таких як кукурудза, пшениця та ячмінь, забезпечуючи більшу гнучкість, ефективність та контроль над перевезенням вантажів.

COFCO International заявила, що перевозить понад 2 млн тонн зерна на рік баржами з країн Центральної Європи до Констанци. За останні роки використання барж на Дунаї потроїлося, що зумовлено ефективністю річкового транспорту порівняно з вантажними автомобілями та залізницею, а також регіональними інфраструктурними проблемами, які сприяють водній логістиці.

«Баржі з'єднують річкові силоси COFCO з терміналом в Констанці, і вони пропонують COFCO більш гнучке

транспортування товарів», – сказала планувальниця баржевого флоту в COFCO International в Румунії Ірина Міку.

Перевезення вантажів баржами також допомагає зменшити затори на дорогах і сприяє зниженню викидів парникових газів у порівнянні з іншими видами транспорту, заявили в COFCO, зазначивши, що одна баржа, що перевозить зерно, може замінити 40 залізничних вагонів або 70 вантажівок.

Штаб-квартира COFCO International знаходиться в Женеві, Швейцарія, і є частиною COFCO Fortune, основного сільськогосподарського та харчового бізнес-підрозділу китайської COFCO Group. У компанії працюють понад 12 тисяч співробітників у 36 країнах світу.

<https://usm.media/cofco-zapuska%dl%94-flot-barzh-v-r>

Найбільший порт Європи почав підготовку до потенційного конфлікту з Росією

У порту Роттердама опрацьовують варіанти логістики на випадок прибуття військових вантажів із США, Канади та Великої Британії.

Як пише Financial Times, адміністрація порту виділяє місце для кораблів із військовим вантажем і узгоджує з Антверпеном плани розподілу трафіку у разі повномасштабного вторгнення або нової ескалації.

Очільник порту Баудевайн Сімонс заявив, що разом із бельгійським портом Антверпен опрацьовуються варіанти логістики на випадок прибуття військових вантажів із США, Канади та Великої Британії.

«Не всі термінали можуть обробляти таку номенклатуру, тому

частину вантажу доведеться перекидати до інших портів, зокрема до Антверпена», – пояснив очільник порту.

Нідерланди за запитом НАТО зобов'язали Роттердам надати простір для одночасного прийому кількох військових кораблів. Планується, що один або кілька таких суден перебуватимуть у порту протягом кількох тижнів до п'яти разів на рік.

Перевантаження боєприпасів буде можливе лише в контейнерному терміналі, що відповідає стандартам безпеки. Також щороку заплановані декілька амфібійних навчань.

Зазначимо, що підготовка портів є частиною ширших європейських зусиль зі зміцнення обороноздатності. Нещодавно генсек НАТО Марк Рютте попередив, що Росія може атакувати одну з країн Альянсу до 2030 року.

<https://usm.media/najbilshij-port-%d1%94vropi-pochav-pidgotovku-do-potencziynogo-konfliktu-z-rosi%d1%94yu/>
