

Будівництво дороги, яка проходить через порт Джурджулешти, майже завершили

Фінальні роботи на дорозі, яка стане частиною траси МЗ «Кишинів-Комрат-Джурджулешти-кордон з Румунією», повністю виконані.

Завершено влаштування фінішного шару покриття на обході міста Вулканешти у Молдові, повідомляє Автомагістраль-Південь.

«Термін завершення контракту – лютий 2026 року, але асфальтобетонні роботи повністю виконані. Продовжуємо працювати над укріпленням схилів довжиною до 30 метрів. Влаштовуємо прикромкові лотки водовідведення, встановлюємо бар'єрне огородження, дорожні знаки. Плануємо розпочати нанесення розмітки», – зазначили у компанії.

Нова дорога стане частиною траси МЗ «Кишинів-Комрат-Джурджулешти-кордон з Румунією» (км+0+000 – км 8+580). Обхід з'єднає новозбудовані ділянки автотраси М-3, які компанія здає в експлуатацію у 2022-2023 роках.

«Нова ділянка перенаправить транспортний потік, який рухається до дунайського порту Джурджулешти за межі міста», – йдеться у повідомленні.

Зазначимо, будівництво 8,5-кілометрового обходу міста Вулканешти – вже другий великий проєкт компанії у Молдові, який фінансується ЄБРР. Проєкт є надважливим для економіки країни, оскільки нова ділянка є частиною траси МЗ «Кишинів-Джурджулешти», яка пов'язує столицю з портом на Дунаї.

<https://usm.media/budivnicztvo-dorogi-yaka-prohodit-cherez-port-dzhurdzhuleshti-majzhe-zavershili/>

Вивантаження вагонів із зерном у портах Великої Одеси та Дунаю скоротилося

<https://usm.media/vyvantarzsennia-vagoniw-iz-zernom-w-portax-v-elykoji-odesy-ta-dunaju-skorotylosia>

В Україні розпочнуть обговорення дорожньої карти вступу агросектору до ЄС у вересні, – Висоцький

У вересні в Україні розпочнеться публічне обговорення дорожньої карти вступу вітчизняного агросектору до Євросоюзу. Під час дискусії з представниками українського аграрного сектора обговорили також і реформу меліорації, повідомляє Всеукраїнська Аграрна Рада.

Заступник міністра економіки, довкілля та сільського господарства України Тарас Висоцький наголосив, що вже у вересні розпочнеться публічне обговорення дорожньої карти вступу агросектору до ЄС.

«Ми будемо разом максимально відстоювати інтереси України на цьому шляху», – підкреслив заступник міністра.

Також він підтвердив наявність політичної волі завершити реформу меліорації. Законопроект про створення державних операторів підготовлений і може бути ухвалений у цілому вже восени. Станом на сьогодні в пріоритеті залишаються об'єднання водокористувачів (ОВК).

Також планується низка ініціатив у сфері землекористування та дерегуляції агросектору, вдосконалення державного агрострахування тощо.

«Попри обмежений бюджет, низка програм держпідтримки продовжить роботу. Серед них: компенсація витрат на будівництво та реконструкцію тваринницьких комплексів, відновлення програми підтримки тепличного господарства, виплата допомоги на гектар постраждалим господарствам з вересня тощо», – розповів Тарас Висоцький.

Контейнерна логістика: чи є майбутнє в портів Великої Одеси

Один з найбільш актуальних пріоритетів для української експортної логістики на найближчий час – це диверсифікація логістичних маршрутів. Ця теза пов'язана з численними воєнними ризиками та викликами, які часто буває складно передбачити. За період від початку повномасштабного вторгнення Україна стикалася з блокуванням портів Великої Одеси, блокуванням кордонів з польської сторони, обстрілами портової інфраструктури та цілою низкою інших суттєвих ускладнень для сфери логістики.

Генеральний директор логістичної компанії Global Ocean Link Павло Линник та комерційний директор GOL Володимир Гузь діляться своїми думками про диверсифікацію маршрутів, воєнні ризики та де логістика є простішою: в портах Одещини чи Польщі.

Проблеми та рішення

В умовах перерахованих викликів важливими резервними логістичними маршрутами стали порти Дунаю, а також сухопутні кордони на заході країни. На сьогодні порти Дунаю втратили конкурентоздатність, з огляду на цінові фактори. Ціни залізничної логістики та перевалки є високими. Тому недаремно фахівці сфери часто акцентують на тому, що цей логістичний шлях може бути втрачено, оскільки зараз його складно вивести навіть на рівень беззбитковості. З огляду на це, на державному

рівні варто шукати шляхи для підтримки функціональності цих портів як складової частини можливих альтернативних маршрутів, які у випадку непередбачуваних ситуацій на ринку можуть стати доречними.

Таким чином, порти Великої Одеси станом на сьогодні виконують надважливу функцію в загальній структурі перевезень. Однак становище, при якому вони є чи не єдиним рентабельним варіантом для експорту, в умовах війни виглядає дуже хитким.

Порти Одеси та Польщі: де логістика є простішою

Використання портів Польщі для українського експорту виглядає одним з потенційних рішень. Однак на польському кордоні ветеринарний та санепідеміологічний контроль є значно більш ретельним та обтяженим бюрократичними процедурами. Тому саме в цьому аспекті логістика через порти Одеси – простіша. Це варто враховувати, плануючи логістичний маршрут.

Якщо говорити про порти Польщі, то варто згадати Гданськ та Гдиню. Саме Гданськ є найбільшим польським портом на Балтійському морі. Серед його переваг слід відзначити:

- сучасний контейнерний термінал;
- прямі сервіси з Азії;
- пов'язаність з транспортною мережею Європи за допомогою залізниці та автомобільних магістралей.

Неподалік Гданська розташований порт Гдиня. Попри свою компактну інфраструктуру, він має сучасні перевантажувальні потужності.

Констанца у Румунії

Румунський порт Констанца теж відіграє важливу роль у логістиці морем. Свого часу саме на цей потяг судна активно курсували з Ізмаїлу та Рені, коли порти Великої Одеси були заблоковані. Для цього порту є характерними такі переваги, як:

- наявність глибоководних причалів до 19 метрів;
- інноваційні перевантажувальні потужності;
- спеціалізовані термінали;
- великі складські комплекси.

Таким чином, популярність цього румунського порту теж є цілком зрозумілою.

Порти Одеси та воєнні ризики

Три порти Великої Одеси, а саме Одеса, Чорноморськ та Південний до початку великої війни відігравали надважливу роль у світовій морській логістиці. Вони могли запропонувати не лише конкурентні інфраструктурні потужності, а й вигідну цінову політику в контексті ставок.

Розглянемо деякі цифри, аби проаналізувати контейнерообіг в портах Одеси, починаючи з 2025 року. Згідно з даними АМЕУ, за перші пів року 2025 року морські порти України обробили 96 298 TEU, з яких:

- експорт – 48 716 TEU;
- імпорт – 44 495 TEU;
- транзит – 3 087 TEU.

Якщо аналізувати це у зіставленні з довоєнними показниками, то ці цифри будуть відчутно нижчими, однак вони свідчать, що, попри складну воєнну ситуацію, українська логістика розвивається. Про це свідчать і показники щодо міжнародної торгівлі. Наприклад, у I півріччі минулого року її обсяги склали 52,7 мільярда доларів, а цьогоріч 58,3 мільярда доларів.

Підсумки

Отже, станом на сьогодні воєнні ризики вносять свої корективи та спонукають бізнес до пошуку міжнародних логістичних вузлів, де вибір часто зупиняється на користь Гданська та Гдині, або ж Констанци. Безпековий фактор відіграє важливу роль. До того ж з українськими портами працює обмежена кількість судноплавних компаній, які працюють у сфері контейнерних перевезень. А страхування і ставки фрахту в непередбачуваних умовах не дають можливостей для планування довготривалих взаємодій.

Усе вищезазначене не означає, що порти Великої Одеси повністю втрачають свої позиції. Однак воєнні ризики, безумовно, спонукають бізнес мати в полі зору й інші альтернативи.

<https://usm.media/kontejnerna-logistika-chi-ye-majbutnye-v-portiv-velikoyi-odesi/>

Міжнародні партнери допоможуть з ремонтом Одеського порту після атак РФ

Міжнародні партнери передали допомогу для ремонту пошкодженої цивільної інфраструктури в порту, яка постраждала від російських ракетних ударів.

Міжнародна організація Global Empowerment Mission (GEM) за підтримки Фонду Говарда Баффета передала Одеському порту понад 300 віконних конструкцій загальною площею близько 1300 м². Про це повідомили в Адміністрації порту.

Матеріали виділили на безоплатній основі для відновлення цивільної інфраструктури, пошкодженої під час російських атак. Монтаж також здійснюється силами фонду.

«Співпраця з міжнародними партнерами, яку ми здійснюємо на постійній основі, є надзвичайно важливою для збереження та відновлення портової інфраструктури. Ми вдячні за підтримку у цей складний час», – зазначив керівник ОФ ДП «АМПУ» Дмитро Назаренко.

Сторони також домовилися про подальшу координацію та визначення наступних напрямів допомоги.

Як нещодавно писав USM, Одеський порт замовив термомодернізацію автобази за понад 22 млн грн.

<https://usm.media/mirzsnaodni-partnery-dopomorzsutj-z-remonto m-odesjkoho-portu-pislia-atak-rf/>

В АМПУ розповіли, чому не проводять днопоглиблення у Білгород-Дністровському порту

Адміністрація морських портів України не проводить роботи з днопоглиблення Дністровсько-лиманському каналі через ризики, які пов'язані з війною.

Про це розповів голова ДП «Адміністрація морських портів України» Олександр Семирга в інтерв'ю USM.

В інтерв'ю голова АМПУ Олександр Семирга розповів, що насамперед український морський коридор передбачає спрямування суден до трьох портів Великої Одеси – Чорноморськ, Південний та Одеса. Відтак суднозаходів до порту Білгород-Дністровський не відбувається.

«Здійснювати днопоглиблювальні чи будь-які інші роботи там, де не проведено протимінних обстежень і не забезпечено належного рівня безпеки, ми не можемо», – пояснив Олександр Семирга.

Він також зазначив, що особливо показовим є приклад із нашим днопоглиблювальним судном на підхідному каналі гирла Бистрого: навіть у межах діючого коридору, за умов проведення заходів із протимінної діяльності, воно зазнало пошкодження внаслідок підриву на міні. Судно було затоплено наполовину, і зараз АМПУ працює над тим, щоб його підняти та відновити.

Нагадаємо, питання відсутності глибин підхідного каналу у Білгород-Дністровському порту почали порушувати під час аукціонів з приватизації комплексу. Тоді в порту зазначали, що оголошена осадка складає 1,8 метра, тоді як паспортні глибини передбачають 5,5 метрів.

Також нагадаємо, що у 2021 році АМПУ відправила два земснаряди на виконання днопоглиблювальних робіт – земснаряд «Скіф» та земснаряд «Дніпровський-5». Роботи розпочали на відмітці 2,6 метра, однак через три роки судна вивели з акваторії порту з позначкою 1,8 метра.

Як раніше повідомляв USM, 23 липня на земснаряді, що належить філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», стався вибух. Судно перебувало на гирлі Бистре для проведення планових робіт із 11 членами екіпажу. Загинуло троє людей.
