

Судновласники уникають заходів в турецькі порти через зростання заторів, – брокери

Судновласники почали дедалі частіше уникати заходів в турецькі порти Мармурового моря через зростання заторів, що стало одним з факторів підвищення ставок на цьому напрямку.

Про це повідомив аналітик ASAP Agri та фрахтовий брокер Atria Brokers Павло Лисенко.

Після короткої паузи минулого тижня ринкова активність у морських перевезеннях знову зросла, що призвело до подальшого підвищення ставок фрахту на костерний флот.

За його словами, дефіцит тоннажу все ще зберігається, а судновласники твердо відстоюють свої позиції під час переговорів. Водночас дедалі більше компаній уникають заходів у турецькі порти Мармурового моря через зростання заторів. Це також стало додатковим чинником підвищення ставок у цьому напрямку.

У сегменті Handysize ставки залишаються стабільними на більшості маршрутів – через обмежену кількість вантажів судновласники не мають змоги диктувати умови. Водночас фрахт до Тунісу зріс на 1–2 долари за тонну порівняно з минулим тижнем.

Згідно з даними Atria Brokers, фрахт панамаксу для перевезення кукурудзи з українських глибоководних портів до Південного Китаю залишається на рівні 46–47 доларів за тонну.

У сегменті Handysize відправка 30 000 тонн кукурудзи до східного узбережжя Італії оцінюється у 24–25 доларів за тонну.

У сегменті костерів фрахт для перевезення 6 000 тонн кукурудзи з дунайських портів України до Східного узбережжя зріс на 1 долар – до 36–38 доларів за тонну тиждень до тижня.

Раніше USM розповідав, що OAIC законтрактувало близько 600 тис. тонн м'якої пшениці на останньому тендері за ціною, трохи нижчою за вересневу.

<https://usm.media/sudnovlasniki-unikayut-zahodiv-v-tureczki-po-rti-cherez-zrostannya-zatoriv-brokeri/>

Уряд визначив механізм для експорту сої та ріпаку

Кабінет Міністрів розробив механізм, який дасть аграріям можливість експортувати вирощені сою та ріпак без сплати вивізного мита.

Про це йдеться у постанові №1256 від 3 жовтня, повідомляє Rail.insider.

Так, аби не сплачувати мито, аграрії, які експортують власно вирощену продукцію, мають отримати окремий експертний висновок на кожну партію сої або ріпаку у Торгово-промисловій палаті України або регіональних торгово-промислових палатах.

Мінекономіки має розробити і впровадити моніторинг відповідності інформації, що міститься в експертних висновках, відомостям, що містяться в Державному аграрному реєстрі.

Торгово-промислова палата України має контролювати видачу експертних висновків і щомісяця подавати до Мінекономіки інформацію про експертні висновки, видані експортерам.

Нагадаємо, раніше народний депутат Ярослав Железняк подав до Верховної Ради законопроект про скасування експортного мита на сою та ріпак.

<https://usm.media/uryad-viznachiv-mehanizm-dlya-eksportu-soyi-ta-ripaku/>

ПРИЙНЯТТЯ СТАНДАРТУ S-100 – ВАЖЛИВИЙ КРОК ДО ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА ТА ЕФЕКТИВНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Делегація Держгідрографії на чолі з виконуючим обов'язки начальника ДУ «Держгідрографія» Іваном ЖЕКОВИМ взяла участь у 18 засіданні Робочої групи з безпеки мореплавства в Чорному та Азовському морях (Black and Azov Seas Working Group – BASWG) Міжнародної гідрографічної організації.

Цьогорічна зустріч проходила у місті Стамбул за організаційної підтримки Управління навігації, гідрографії та океанографії ВМС Туреччини (Turkish Navy Office of Navigation, Hydrography and Oceanography – TN-ONHO).

Вісімнадцяте засідання BASWG для морської галузі України є важливою подією. Залучення фахівців установи до діяльності Робочої групи сприяє підвищенню міжнародного авторитету та іміджу України, а також поглибленню співпраці з гідрографічними службами держав Середземноморського і Чорноморського регіонів у питаннях обміну гідрографічною інформацією та проведення комплексних гідрографічних досліджень. Ключовим питанням в обговоренні була підготовка до глобального впровадження у 2026 році стандарту S-100, важливого кроку на шляху до підвищення безпеки мореплавства. S-100 – модульне, інтероперабельне рішення, здатне представляти навігаційно-гідрографічну інформацію в режимі, близькому до реального часу. Він має сучасну структуру шифрування даних, що зменшує ризик несанкціонованого або

піратського використання даних ЕНК. Саме S-100 в майбутньому стане інструментом для передавання навігаційно-гідрографічної інформації відповідно до Конвенції SOLAS з 1 січня 2029 року. Протягом двох днів фахівці установи долучались до обговорення та дискусій питань порядку денного.

У рамках теми «Представлення регіональних звітів» начальник маяково-лоцмейстерського управління ДУ «Держгідрографія» Юрій СМІРНОВ інформував учасників Робочої групи про існуючі виклики і загрози в Чорному морі, а саме: надав інформацію про негативний вплив військового вторгнення російської федерації в Україну та руйнування об'єктів гідрографічної, навігаційної інфраструктури, спричинені російською збройною агресією. Українська сторона довела до відома держав – членів BASWG про стан оповіщення мореплавців щодо змін навігаційної обстановки і режиму плавання в морському регіоні України.

Начальник ФДУ «Укрморкартографія» Олег МАРЧЕНКО представив оновлену інформацію до національного звіту України, озвучив позицію України щодо триваючої збройної агресії РФ проти України та її наслідків, взяв активну участь у розгляді документів, що стосуються виробництва морських навігаційних карт і картографічної продукції відповідно до стандартів МГО. Відповів на питання представників держав – членів BASWG щодо покриття українських морських вод електронними та паперовими навігаційними картами, посібниками для судноплавства та окреслив майбутні перспективи розвитку виробництва картографічної продукції ДУ «Держгідрографія».

Виконуюча обов'язки заступника начальника управління – начальник відділу зв'язків та роботи з міжнародними організаціями управління міжнародних відносин та зв'язків з міжнародними організаціями ДУ «Держгідрографія» Вікторія ТУЗАК привернула увагу національних гідрографічних служб держав – членів МГО до залучення донорської допомоги для установи в рамках реалізації Програми МГО з нарощування потенціалу з метою відбудови та відновлення пошкоджених і зруйнованих РФ об'єктів критичної морської інфраструктури та наголосила на необхідності забезпечення участі фахівців ДУ «Держгідрографія»

у тренінгах МГО з впровадження стандартів серії S-100, конвертації даних та подальшої цифровізації гідрографічної діяльності.

https://hydro.gov.ua/?p=6383&fbclid=IwY2xjawNAYeFleHRuA2FlbQIxMABicmlkETFyWmpuchHJ0ZmU5cFZqdWZzAR5Fai-5dXvLBBpblQ-0Cx43szrRaqAaoX0NpnY5oY_vlGp-0wdYFQKNkCnNw

Українські фермери подаватимуть позови щодо відшкодування експортного мита на ріпак

Фермери, які погодились сплачувати експортне мито на ріпак, паралельно збирають документи на позови для його відшкодування.

Про це повідомляють Spike Brokers.

За даними аналітиків, продажна ліквідність від фермерів повністю зникла. Заводи утримують ціни на 10% нижче експортного паритету, намагаючись заробити на відсутності механізму звільнення фермерів від експортного мита.

У експортному напрямку велика частина фермерів погодилась сплачувати мито. Втім, паралельно вони збирають документи для майбутніх позовів щодо його відшкодування.

Є й фермери, які відмовились сплачувати експортне мито – це блокує логістику в портах та на кордоні. Загалом фермери очікують, доки стануть зрозумілими умови і чіткий механізм звільнення від мит.

Зокрема, в інтерв'ю Latifundist комерційний директор компанії

«ТАС Агро» Антон Жемердєєв розповів, що після набуття чинності експортних мит на сою та ріпак підприємство виконало лише форвардні контракти, які мала до того. Нових угод не укладали, адже були впевнені, що для виробників мита не буде.

Жемердєєв прокоментував: «Ми не помилилися в логіці, але помилилися у тому, як ці правки реалізувалися на практиці». За його словами, на сьогодні компанія вже заплатила 18,4 млн грн мита – це гроші з обороту й інвестицій.

Компанія подаватиме позови й вимагатиме відшкодування на всіх рівнях, у судовому процесі в тому числі.

<https://usm.media/ukrayinski-fermeri-podavatimut-pozovi-shhodo-vidshkoduвання-eksportnogo-mita-na-ripak/>

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-pivdennej-zapracyuvav-avtomobilnyj-modul-docport>
