

Судна, порти, ІТ-рішення і розмінування: що передбачає План відновлення морської галузі

Українсько-естонський план відновлення передбачає залучення коштів для відновлення основних сфер вітчизняної морської галузі.

Про це розповів заступник міністра розвитку громад та територій України Андрій Кашуба в інтерв'ю Укрінформ. За його словами, план відновлення зосереджений на таких секторах, як суднобудування, морська логістика, відновлення портів тощо.

«На модернізацію, переобладнання, оновлення існуючого флоту, торгових та допоміжних суден, на будівництво нових суден різних типів – а це і патрульні катери, й лоцманські катери, і багатофункціональні судна для днопоглиблення та для збору нафтопродуктів в акваторії тощо. За нашими розрахунками потрібно буде приблизно 319 млн євро», – розповів заступник міністра.

Зокрема на будівництво суден подвійного призначення – патрульних кораблів та катерів – додатково передбачили фінансування на рівні близько 97,8 млн євро.

Водночас відновлення портів та портового обладнання, будівництво мобільних плавучих доків, за попередніми розрахунками, обійдеться ще у 30 млн євро.

«Далі – морська логістика. Потреба в ІТ-рішеннях, консалтингу, оцінюється попередньо у 5,8 млн євро», – наголосив посадовець. Андрій Кашуба розповів, що також є потреба у розмінуванні та очищенні від вибухонебезпечних предметів акваторій портів та морської зони. Мова йде про сонари, дистанційно-керовані апарати, навчання персоналу для проведення розмінування. На це

розрахунково визначили приблизно 106 млн євро.

«На створення робочих місць та підтримку морських досліджень і розробок ми передбачаємо приблизно 18 млн євро, на розбудову потужностей публічного сектору – платформ підтримки, спостереження – ще орієнтовно 10 млн євро. Ми розуміємо, що це величезні кошти, тому розраховуємо здебільшого на залучення іноземного фінансування та донорської допомоги. І використовуємо будь-яку можливість для поширення плану на дипломатичних майданчиках, на міжнародних зустрічах», – поділився заступник міністра.

Нагадаємо, у січні в Одесі між Естонією та Україною був підписаний меморандум про взаєморозуміння щодо реалізації Плану відновлення морської галузі України.

<https://usm.media/sudna-porti-it-rishennya-i-rozminuvannya-shho-o-peredbacha%dl%94-plan-vidnovlennya-morsko%dl%97-galuzi/>

АМПУ хочуть перевести всі порти на Морський модуль системи DocPort

Розроблена АМПУ платформа DocPort вже працює в портах Рені, Ізмаїл, Чорноморськ та Одеса. На червень-липень 2025 року запланований запуск Морського модуля в порту Південний, розповів керівник «Адміністрації морських портів України» Олександр Семирга в інтерв'ю LIGA.net.

Читайте всі новини елеваторного ринку в нашому Телеграм-каналі. За його словами, в портах де вже діє система, «електронні перепустки через QR-коди та бот скоротили час оформлення автотранспорту з 24 годин до однієї хвилини, а запуск транспорту – з 10-15 хвилин до однієї».

Він додав, що в липні АМПУ планує завершити інтеграцію Морського модуля з Держмитслужбою. Новий функціонал забезпечить повноцінний електронний обмін даними між агентами, операторами та береговими службами. Це підвищить швидкість і зручність обробки суднозаходів у форматі «єдиного вікна».

«До кінця року хочемо перевести всі порти на цю систему. Очікуємо, що ці нововведення дозволять скоротити простой суден, знизити витрати та загалом підвищити конкурентоспроможність наших портів. До того ж такий підхід відповідає європейським стандартам Maritime Single Window і наближає нас до інтеграції з ЄС», – зазначив очільник АМПУ.

Також в адміністрації розглядають ідею створення R&D-центру на базі однієї з філій, щоб розробляти власні безпілотні апарати та програмне забезпечення для портових операцій і навіть продавати їх на зовнішні ринки.

<https://elevatorist.com/novosti/20543-ampu-hochut-perevesti-vs-i-porti-na-morskiy-modul-sistemi-docport>

Порт Чорноморськ: Приватна тяга – відповідь на тарифну нерівність

Запровадження експериментального проєкту із приватною локомотивною тягою до порту Чорноморськ може стати одним із рішень проблеми тарифної нерівності між морськими портами України. Таку ініціативу озвучили під час виїзного засідання Комітету з питань розвитку транспортної інфраструктури при УСПП, що відбулося на базі ДП «Морський торговельний порт Чорноморськ».

Заступник директора з економіки порту Чорноморськ Павло Подолян звернув увагу на те, що тарифи на залізничні перевезення до порту Чорноморськ є суттєво вищими ніж в інші порти. Причина – подовжений маршрут, що додає до вартості перевезення до 150 грн за тонну вантажу. Що, за словами Подоляна, знижує конкурентоспроможність порту, ускладнює залучення інвестицій, зокрема в контексті планів щодо концесій, створює нерівні умови для учасників ринку.

«Ми розглядаємо альтернативні варіанти вирішення цієї проблеми. Зокрема реанімації експериментального проекту з впровадження приватної тяги на базі порту Чорноморськ», – відзначив Подолян.

Він також наголосив, що рішення про встановлення такої тарифної відстані приймалося на рівні структурних підрозділів АТ «Укрзалізниця», тоді як скасування залежить від державного регулятора – профільного міністерства. На думку представників порту, така ситуація лише підкреслює необхідність створення незалежної Національної комісії з регулювання у сфері транспорту (НКРТ).

«Введення залізничного тарифу на порт «Чорноморськ», наскільки нам відомо, приймалося структурним підрозділом УЗ. А відміна цього тарифу залежить від державного регулятора в особі профільного Міністерства. Це яскравий приклад необхідності реформ, адже незрозуміло хто насправді тут регулятор», – відзначив Подолян.

Чому возити зерно до порту Чорноморськ дорожче

Відзначимо, що у 2022 році після удару РФ по залізничній інфраструктурі УЗ закрила рух на дільниці Помічна-Колосівка регіональної філії “Одеська залізниця” і перенаправила весь вантажопотік за більш довгим маршрутом Помічна – Подільськ – Одеса-Застава І. Нині рух поїздів на дільниці Помічна-Колосівка відновлено. Проте, УЗ все одно продовжила відправляти залізничні состави до порту Чорноморськ за більш довгим маршрутом.

В УЗ своєю чергою наголошують, що різниця у вартості залізничних перевезень до портів Південний, Одеса та Чорноморськ зумовлена інфраструктурними обмеженнями, а не

наданням преференцій певним портам.

Вантажі до порту Південний прямують коротшим маршрутом Помічна–Колосівка (через Вознесенський міст), тоді як порти Чорноморськ і Одеса обслуговуються через Подільськ. Мовляв, це пов'язано з обмеженою пропускною спроможністю маршруту Помічна–Колосівка, яка ще зменшилася через системні удари по енергетичній системі, що спричинило обмеження в електроживленні дільниці.

Внаслідок агресії РФ зазнала руйнування значна кількість об'єктів енергетики (електростанції, районні електropідстанції, ПЛ-110 (150)-330 кВ власності НЕК «Укренерго», ДТЕК), що призвело до нестабільної роботи енергосистеми України, зокрема в Одеському, Миколаївському та Кіровоградському регіонах.

Водночас в УЗ визнають наявність спірного питання, і додають, що наразі проблема різних тарифних відстаней між портами розглядається на рівні Міністерство розвитку громад та територій України.

«Розвиток портової галузі має розглядатися в комплексі. Чому тоді не обговорюються різні портові збори з АМПУ? Щодо залізниці, то порти на різній відстані знаходяться. І різне торфоутворення -це точно не дискримінація», – зауважив заступник директора департаменту технології перевезень та комерційної роботи АТ «Укрзалізниця» Валерій Ткачов.

Нагадаємо, 5 квітня змінився план формування поїздів, що прямують до Одеського порту. Водночас Європейська Бізнес Асоціація закликала Укрзалізницю переглянути рішення, що стосується зміни тарифних відстаней між транзитними пунктами у напрямку портів Чорноморськ та Одеса, а також орієнтуватися на найкоротші маршрути при тарифікації перевезень.

<https://www.railinsider.com.ua/port-chornomorsk-pryvatna-tyaga-taryfy/>

Українські полярники назвали айсберг біля станції «Вернадський» на честь морського дрона

Назва символізує мужність та відвагу й доповнює традиції іменування об'єктів біля української антарктичної станції.

Українські дослідники з антарктичної станції «Академік Вернадський» дали назву великому айсбергу, який дрейфує неподалік. Про це повідомили у пресслужбі НАНЦ.

Новий льодовий гігант отримав ім'я Маґура – на честь українського морського безпілотної, який успішно уразив низку російських військових кораблів та гелікоптерів під час повномасштабної війни.

Це також назва мальовничої гори у Львівській області та міфічної доньки бога Перуна, покровительки відважних воїнів.

Як зазначили в НАНЦ, назва Маґура символічно доповнює вже наявні традиції іменування об'єктів та техніки полярників: на станції «Вернадський» дизель-генератор отримав ім'я Марічка, а новонароджене тюленятко – Sea Baby. Айсберг Маґура став ще одним елементом цієї символічної трійці.

Також напередодні USM писав, що СБУ передала до музею легендарний морський дрон Sea Baby.

<https://usm.media/ukrajinsjki-poliarnyky-nazvaly-ajsberg-bilia-stanciji-vernadsjkyj-na-czestj-morsjko-ho-drona/>

Баржа з вантажем руди заблокувала Дунай на сході Німеччини

Попередні спроби звільнити судно провалилися, тепер аварійні служби розраховують на допомогу погоди.

Вантажне судно завдовжки понад 100 метрів застрягло на Дунаї поблизу Регенсбурга 12 червня. Перші спроби зрушити баржу з місця за допомогою буксира не дали результату, пише Spiegel.

Судно прямувало з Роттердама з 1780 тонн залізної руди. Воно

сіло на мілину на одному з порогів річки. Попри це, інші судна поки мають змогу проходити повз. Однак для проведення нових рятувальних робіт ділянку тимчасово закриють для судноплавства.

Якщо й цього разу спроба вивільнити судно виявиться безуспішною, 16 червня планується розвантаження частини руди за допомогою екскаватора та іншого судна. Це дозволить зменшити вагу баржі й підвищити її маневреність.

Сподівання рятувальників також пов'язані з погодою. За прогнозами Німецької метеорологічної служби (DWD), у неділю, 15 червня, у регіоні очікуються дощі й грози. Це може підвищити рівень води у річці, що полегшить проведення рятувальної операції.

Як раніше повідомляв USM, Україна та Румунія спільно збудують новий міст через Дунай.

<https://usm.media/barzha-z-vantazhem-rudi-zablokuvala-dunaj-na-shodi-nimechchini/>

Що не так з критикою концесії порту Чорноморськ: розбираємо фейки та маніпуляції

На початку травня українське видання Telegraf в один день випустило дві статті з критикою проєкту концесії терміналів у порту Чорноморська. Гучні заяви про «звільнення портовиків» та «кулуарні обговорення» привернули увагу й інших ЗМІ схожого стибу: Факти, Гордон, УНІАН.

Чи керувала автором обох статей звичайна неосвіченість або більш цинічна мотивація – ми не знаємо. Однак хочемо доступно

пояснити, чому такі заяви про концесію – це фейк і маніпуляція. USM розібрав маніпулятивні тейки з обох статей – у цьому нам допоміг директор Ukrainian Shipping Magazine Андрій Соколов.

«Процес передачі порту відбувається кулуарно, без публічного обговорення»

«Про конференцію в Варшаві на сайті Міністерства була одна згадка, і більше про неї відомство ніде не згадувало і не повідомляло про її перебіг та результати. Якби кілька експертів та блогерів не написали про цю подію, можливо, про неї ніхто з чиновників не повідомив би».

Презентація концесійного проєкту порту Чорноморськ відбулася публічно на інвестиційній конференції у Варшаві 24 квітня 2025 року. На заході були присутні понад 20 компаній з чотирьох континентів, включаючи світових лідерів у сфері портового управління. Проєкт був підготовлений за участі Міжнародної фінансової корпорації (IFC) та Європейського банку реконструкції та розвитку (EBRD), що забезпечує прозорість та міжнародний контроль за процесом.

Презентація проєкту концесії порту Чорноморськ на конференції у Варшаві, квітень 2025 року.

Щонайменше інформацію про цю конференцію Мінрозвитку поширило у всіх своїх каналах комунікації, а численні ЗМІ (серед них і USM) розповіли про неї своїм читачам.

Крім того, Мінрозвитку регулярно оновлює інформацію щодо того, як просувається проєкт концесії. Нещодавно директор порту Чорноморськ В'ячеслав Безрук зазначив, що концесійний проєкт щодо Першого та Контейнерного терміналів перебуває на фінальній стадії підготовки. Об'єкти власності, які планують передати в концесію, дослідили за участі міжнародних партнерів. На основі техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) надали позитивний висновок про доцільність втілення проєкту.

Крім того, у процесі підготовки проєкту брали участь міжнародні партнери, що забезпечує відкритість та прозорість процедури.

«Українські компанії не можуть взяти участь у конкурсі через дискримінаційні вимоги»

Як повідомляє сам Telegraf, концесійний конкурс передбачає наступні вимоги для учасників:

- 5-річний досвід управління аналогічними або більшими портовими терміналами за останні 15 років;
- досвід оброки вантажу 180 тис. TEU на рік;
- досвід роботи в міжнародній мережі контейнерних терміналів;
- володіння або управління щонайменше двома терміналами у двох різних країнах;
- досвід прямих або непрямих портових інвестицій у будівництво вантажообробної інфраструктури за останні 15 років у обсязі від \$50 млн та 180 тис. TEU на рік;
- спроможність інвестувати від \$50 млн і підтвердження такої суми на банківському рахунку.

«Попри те, що на конференції були присутні представники українських компаній, ці умови прописані таким чином, що взяти участь у концесії вони не зможуть, оскільки жодна з них не має досвіду управління портами у двох країнах. З іншого боку, іноземним компаніям навряд потрібні наші люди, байдуже, що вони на фронті чи все життя працювали у Чорноморську або є спеціалістами своєї справи.

Крім того, умови участі у конкурсі на концесію, які погодило українське міністерство, виглядають дискримінаційними по відношенню до українського бізнесу, який, все ж таки, має певний досвід, залучає портові збори, а також пережив і досі переживає російські атаки, втрачаючи людей і гроші, але попри все продовжує працювати в Україні, а не здійснив релокацію, скажімо, до Румунії».

Вимоги до потенційних концесіонерів, такі як досвід управління щонайменше двома терміналами в різних країнах та щорічна обробка 180 000 TEU, є стандартними для міжнародних концесійних проєктів. Це забезпечує залучення досвідчених операторів, здатних ефективно управляти портовою інфраструктурою та залучати інвестиції.

Йдеться не про дискримінацію, а про стандарт міжнародних концесій, аби інвестор мав досвід, кошти та ресурси для довготривалої модернізації. Ці вимоги аналогічні тим, що були при успішній концесії в портах Ольвії до повномасштабної

війни, які були публічними і викликали інтерес саме з боку міжнародних операторів.

І, звісно, тези про «дискримінаційні» вимоги до українських компаній підкріплені емоційним забарвленням про «людей на фронті» та бізнес, який «попри все продовжує працювати в Україні».

За словами Андрія Соколова, правила і обмеження для концесіонерів передбачають, з одного боку, вибір відповідного оператора, аби він приніс інвестиції та досвід. З іншого – виключити вірогідність того, що конкурс буде прописаний під якусь конкретну місцеву компанію.

«Місцеві компанії зазвичай беруть участь у колаборації з іноземними, які проходять за критеріями. При цьому іноземці у вигляді місцевого партнера страхують місцеві ризики, а місцеві компанії отримують доступ до конкурсу. Це нагадує мені конкурси на розробку ТЕО від ЄБРР/IFC – там теж критерії для консалтингових компаній, під які не пройде жодна українська. Але вони беруть участь, у колаборації з тими, хто відповідає критеріям», – пояснює він.

Щодо поромного комплексу – скоріше за все, конкурс на нього матиме ті ж самі умови про досвід управління не менш за 5 років та відповідний вантажопотік. Українські компанії не мають досвіду управління поромними комплексами, не рахуючи вантажопасажирського у Орлівці, який має інший формат.

«Вантажообіг 180 тис. TEU – це половина потужності одного фідерного причалу на рік. Це адекватна умова», – зазначив директор USM.

«Концесія – це прихована приватизація»

Концесія – це форма державно-приватного партнерства, за якою держава передає приватному інвестору право на управління об'єктом на визначений строк, при цьому зберігаючи право власності. У випадку порту Чорноморськ, концесія передбачає 40-річний термін управління з обов'язковими інвестиціями в інфраструктуру та збереженням державного контролю.

Як зазначали в самому Мінрозвитку, концесія має на меті забезпечити оптимізацію використання терміналів і активів порту Чорноморськ. А саме – збільшити використання недостатньо

завантажених терміналів і активів порту, підвищити їх операційний потенціал шляхом доступу до приватного інвестиційного капіталу, досвіду управління приватного сектору та високої комерційної гнучкості.

«Не опубліковані умови концесії»

«Але організатори конференції, включно з ЄБРР та IFC, офіційно попередили учасників, що все, що вони там розповіли, не є остаточною пропозицією, а надана інформація не є точною, вона лише індикативна. Очевидно, про реальні фінансові умови тендерів ми дізнаємось лише тоді, коли буде оголошено конкурси».

Це стандартна практика для інвестиційних презентацій: до офіційного тендеру всі умови – попередні. Саме тому вживається термін *indicative*. Остаточні умови публікуються разом з оголошенням тендеру, як і в попередніх концесіях.

Зустріч команди Мінрозвитку із делегацією Міжнародної фінансової корпорації (IFC, International Finance Corporation).

«Працівників звільнять, соціальні гарантії не передбачені»

«Як з'ясувалось, майбутній орендар має довести кількість співробітників до 1240. Зараз же в порту залишилось 40 адміністративних працівників, середня зарплатня яких становить 10 000 гривень (250 доларів США) на місяць. Ще 110 захищені від звільнення чи скорочення через те, що вони призвані до лав Збройних сил України. Всі вони, звісно, мають отримати офіційні контракти з новим концесіонером, страховки, але загалом умови праці після здачі порту у концесію мають стати "не гіршими, ніж були" – не кращими, не середніми по країні, не ринковими, а саме не гіршими (тобто можуть бути такими саме). А скорочення та звільнення не можуть проводитись лише перші 5 років (термін концесії, до речі, становитиме 40 років). Іншими словами, ті, хто, наприклад, повернуться з армії, отримають ті самі 10 тисяч і прогнозовано звільняться самі через нікчемну зарплатню. Крім того, майбутній концесіонер отримає право відправляти працівників на пенсію достроково».

Цікаво, на яких фактах ґрунтується думка автора. Проєкт

концесії вимагає найму не менше 1240 осіб. Це значно більше, ніж зараз працює в порту (близько 150). Це створення робочих місць, а не скорочення.

Крім того, концесіонер зобов'язаний забезпечити соціальні гарантії для працівників, включаючи дотримання колективного договору та соціальний захист.

Гарантії, по типу заборони звільнення протягом 5 років, – це захисна норма, не обмеження. А «дострокова пенсія» – це стандартне формулювання у трудовому праві для важких галузей, і про примусове «вигнання» не йдеться. Але автор розраховує, що його читачі зчитають емоційний меседж і не розбиратимуться, якою ситуація є насправді.

Андрій Соколов зазначив: який точний розподіл людей передбачається на два термінали, невідомо. Але людей на поромном комплексі й автотерміналі має бути багато. Скоріше за все, ці умови пов'язані із вимогами профсоюзів – аби усі існуючі співробітники перейшли на роботу до концесіонера.

«Концесія не має сенсу, бо два попередні порти не працюють»

Порівняння з Херсоном і Ольвією не релевантне. Ці порти не працюють через близькість до фронту та тимчасово окупованих територій, а не через саму концесію. Порт Миколаєва і без концесії так само не працює з початку повномасштабного вторгнення РФ, адже російські війська обстрілюватимуть цивільні судна і екіпажі в регіоні, щойно отримають таку можливість.

Умови ж у Чорноморську зараз інші: порт працює, є запит на розвиток та інвестиції, і Україна має підтримку міжнародних фінансових інституцій (IFC, ЄБРР) для цієї угоди.

Україна має будувати інфраструктуру майбутнього навіть під час війни. Це інвестиція в післявоєнне відновлення.

Турецьке судно Kuruoglu-3, в яке влучили російські ракети. Порт Херсона, лютий 2024 року.

«І знов Коломойський»

«Тобто ще до того, як попередній орендар залишив порт, влада почала шукати нового. Можливо, справа в тому, що ТОВ “ЧРП” має зв'язок з Ігорем Коломойським, якого зараз переслідує влада і якого вивели майже з усіх державних компаній, на яких заробляв

олігарх, як то на державній “Укрнафті”».

Автор довго і без зв’язку з темою описує судові справи проти Коломойського і попередніх операторів, хоча концесія порту Чорноморська не має жодного прямого стосунку до них. Нинішній процес концесії не пов’язаний із попереднім орендарем, активи якого перебувають під арештом. Судовий процес не впливає на можливість передачі інших терміналів.

Але, звісно, іноді достатньо додати у великий текст прізвище одіозного персонажа, аби переконати читачів, що «тут точно не все однозначно».

«Чому не держава керує портом?»

«І, нарешті, чому Адміністрація морських портів України, яка і є тією організацією, яка має керувати державними портами, не може виконувати ті самі функції, які покладає на концесіонерів? Очевидна відповідь – через брак коштів для інвестицій. Однак ми маємо інші приклади того, що державні компанії можуть бути успішними та прибутковими – Нафтогаз України і Укрпошта».

Чи коректно порівнювати «Нафтогаз України» та «Укрпошту» із Адміністрацією морських портів, яка від початку війни втратила п’ять портів у Криму, а після 24 лютого – ще три порти (не рахуючи тих, що не можуть працювати через небезпеку)? При тому, що сам автор на початку своєї статті описував ситуацію з морськими портами України після початку повномасштабної війни, але маючи на меті не показати реальний стан речей, а згустити фарби в розповіді про «передачу порту Чорноморська приватникам».

Дійсно, в умовах повномасштабної війни держава не має коштів на інфраструктурну модернізацію терміналів. Саме тому оптимальна форма – це концесія: держава залишається власником, але не витрачає бюджетні кошти. Порти у багатьох країнах (Греція, Польща, США, Єгипет тощо) управляються через концесії – це міжнародна норма.

Трохи о проблемах концесії

Аби наша стаття не виглядала компліментарною, згадаємо і о проблемах концесії в Україні. Вони існують, але ЗМІ, ціль яких – лише посіяти зраду, про них чомусь не знають.

Андрій Соколов нагадав, що наразі причали у порту Чорноморська потребують інвестицій через їхній стан. Чи робитиме з цим щось інвестор, залежить від терміну концесії. Але ремонт причалу, якщо він передається у концесію, є нормальною практикою.

«Про 50 млн на рахунку – досить спірно, якщо це правда так. Підтвердити можливість інвестувати за рахунок своїх коштів або залучених – так, але зробити це можна різними способами, окрім того, щоб заморозити їх і тримати на рахунку. Великі компанії, можливо, мають резерв обігових коштів тощо, або нерозподілений прибуток. Але вимога підтвердити це саме “живими” грошима на рахунку – не розумна», – зауважив Соколов.

Відкритим залишається й питання, наскільки виправданою є концесія зараз, враховуючи триваючу війну і, відповідно, перелік зацікавлених інвесторів, які захочуть брати участь у конкурсі.

«І тут, можливо, варто поміркувати мізками, хто може отримати найбільшу вигоду від відсутності великої конкуренції на конкурсі, умов конкурсу, що не перегріті зростанням економіки і конкуренцією, а також для кого ризики в Україні, що воює, не такі страшні. Це будуть ті, хто вже і так “зарив у бетон” в Україні не один десяток мільйонів доларів із відповідним профілем діяльності.

Але і в цьому випадку теж немає інструкції. Може, саме вони покажуть приклад іншим, що в Україну можна і потрібно інвестувати, навіть під час війни», – резюмував Соколов.

<https://usm.media/shho-ne-tak-z-kritikoyu-konczesi%dl%97-portu-chornomorsk-rozbira%dl%94mo-fejki-ta-manipulyaczi%dl%97/>
