

Угорська компанія розглядає доступ до порту Одеси, аби поступово відмовитися від російської нафти

Угорська нафтова компанія Mol Nyrt зазнає критики через збереження значної залежності від російських енергоносіїв.

Тому компанія розглядає нафтопровід з Одеського порту як найкращий варіант диверсифікації, повідомляє Bloomberg.

Компанія хоче отримати доступ до нафтопроводу Одеса-Броди, який пролягає від українського чорноморського порту до кордону з Польщею, що дозволить їй отримувати поставки морем від низки світових виробників, сказав старший віце-президент Mol з управління ланцюжком створення вартості Саболч Пал Сабо.

Потоки можуть спрямувати до Угорщини через південний трубопровід «Дружба», який зараз постачає російську нафту до країни і з'єднується з Одеським нафтопроводом, що знаходиться поблизу українсько-польського кордону.

«Одеський трубопровід означатиме доступ до всіх видів альтернативної нафти завдяки морському сполученню, – прокоментував Сабо в електронному листі для Bloomberg. – Цей трубопровід слугуватиме регіональній, європейській та українській безпеці поставок».

Підключення до української інфраструктури буде непростим завданням, оскільки Одеса є частою мішенню для російських ракетних обстрілів, а трубопровід, який наразі не працює, потребуватиме значних інвестицій. Чорне море навколо українського узбережжя також було інтенсивно заміноване після повномасштабного вторгнення Росії у 2022 році.

Mol хоче, щоб ЄС та інші зацікавлені країни взяли участь у «відновленні» Одеського нафтопроводу, який, за словами компанії, також забезпечить альтернативу російській нафті для

Сербії. Угорщина та Сербія наразі будують трубопровідне з'єднання.

«Якщо ЄС наполягає на тому, щоб регіон відмовився від надійного маршруту постачання, то він повинен зіграти свою роль у створенні справжньої альтернативи», – заявив Сабо.

Наразі Mol модернізує свої потужності, щоб мати можливість переробляти неросійську нафту, що, за її оцінками, коштуватиме близько \$500 млн. Поки компанія покладається на постачання нафти через Адріатичне море як на єдину альтернативу російській нафті, але звинувачує хорватського оператора трубопроводу Janaf у завищенні цін за його використання.

<https://usm.media/ugorska-kompaniya-rozglyada%dl%94-dostup-do-portu-odesi-abi-postupovo-vidmovitisya-vid-rosijsko%dl%97-nafti/>

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-shh-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>

Порт Чорноморськ: Приватна тяга – відповідь на тарифну нерівність

Запровадження експериментального проекту 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» ,на скільки 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 Магура – на честь українського морського безпілотника, 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-morsjkohe-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/
