

Україна зможе експортувати 22,4 млн тонн кукурудзи у новому сезоні – Atria Brokers окреслили пріоритетні ринки

Після падіння поставок у 2024/25 МР українські експортери орієнтуються на відновлення обсягів у новому сезоні.

У 2025/26 МР обсяг експорту кукурудзи з України може сягнути 22,4 млн тонн, що на 7% більше порівняно з очікуваними 20,9 млн тонн у 2024/25 МР. Про це йдеться в аналітичному прогнозі Atria Brokers, представленому на форумі «Глобальні ринки і фронтові реалії: майбутнє зернового експорту України».

Найбільшим ринком збуту, попри потенційне зниження попиту через збереження безмитного імпорту кукурудзи зі США, залишиться ЄС – поставки сюди можуть досягти 8 млн тонн.

Турецький ринок, як очікується, збереже стабільно високий попит – близько 4 млн тонн, але на рівень закупівель впливатимуть цінові умови та регуляторна політика щодо ГМО.

У Єгипті зберігається традиційно стійкий попит, і обсяги можуть сягнути 2 млн тонн.

Певний експортний потенціал з'явився і в Індії – на тлі зростання внутрішнього споживання кукурудзи та безмитного імпорту для виробників крохмалю, українські постачальники отримують вікно для розширення присутності на цьому ринку.

Водночас у Китаї, навіть за умови зростання імпорту, українська кукурудза навряд чи зможе конкурувати з бразильською через цінову та логістичну перевагу останньої; очікуваний обсяг постачання становить лише близько 1 млн тонн.

На тлі зростаючих перспектив у новому сезоні, поточний 2024/25 МР демонструє негативну динаміку. За даними митної статистики, Україна експортувала зернові до 70 країн світу, однак сумарні обсяги постачання скоротилися на 6,6 млн тонн. Зокрема,

експорт кукурудзи зменшився з 20,2 до 15,7 млн тонн (–22%), а пшениці – з 15,8 до 13,7 млн тонн (–13%).

Основними напрямками збуту залишаються ЄС, на який припадає 44% усіх поставок зернових (зокрема, 7,6 млн тонн пшениці та 4,7 млн тонн кукурудзи), Північна Африка (34%: 4,2 млн тонн пшениці та 2,4 млн тонн кукурудзи) та Азія, яка забезпечує 21% загального експорту (3,9 млн тонн кукурудзи та 1 млн тонн пшениці).

За оцінкою Atria Brokers, конкурентоспроможність української кукурудзи у 2025/26 році визначатиметься поєднанням кількох факторів: доступністю логістики, регуляторними бар'єрами (зокрема, щодо вмісту ГМО), а також умовами торгівлі на цільових ринках.

Зростання внутрішнього попиту в азійських країнах та географічне диверсифікування поставок можуть підтримати експортну активність, створивши передумови для відновлення й подальшого розширення присутності України на глобальному ринку.

Також напередодні USM писав, що українські агроекспортери шукають нові ринки через мита ЄС.

<https://usm.media/ukrajina-zmorzse-eksportuvaty-224-mln-tonn-kukurudzy-atrja-brokers-okreslyly-priorytetni-rynky/>

Захист портів виріс з 50% до 95%, – Одеська ОВА

Протягом 2024-2025 років Одеська ОВА провела перевірку портів та підвищила рівень захищеності з 50% до 95%.

Про це стало відомо під час Ukrainian Transport Forum 2025.

Як зазначив заступник голови Одеської ОВА Сергій Кропива, була

організована перевірка безпеки портів та портових об'єктів. Зокрема, були виявлені та усунені недоліки, а також підвищена захищеність критичної інфраструктури.

«У межах міжнародної співпраці іноземні партнери надали важливе обладнання, серед якого – лоцманські катери, генератори та бони. Також у Чорному морі Туреччина, Румунія і Болгарія створили мінно-тральну групу», – йшлося під час презентації.

Нагадаємо, в Одесі 10 червня пройшов Ukrainian Transport Forum 2025 – національна платформа для стратегічного діалогу між державою, бізнесом та лідерами галузі.

<https://usm.media/zahist-portiv-viris-z-50-do-95-odeska-ova/>

Укрферрі: Україна може стати одним із хабів поромних перевезень на Чорному морі

У судноплавній компанії «Укрферрі» розповіли, які перспективні напрямки для поромів можуть проходити через українські порти. Про це йшлося у презентації «Укрферрі» на Ukrainian Transport Forum 2025.

Україна має всі можливості стати одним із хабів поромних перевезень на Чорному морі. В «Укрферрі» зазначили, що бачать наразі щонайменше три довгострокові, перспективні напрямки, два з яких проходять через Україну:

- Україна – Грузія;
- Україна – Туреччина;
- Болгарія – Грузія.

Попри це, існує низка проблемних питань. Наприклад – проблема

можливості організації залізнично-поромних перевезень, яка пов'язана з виходом «Укрзалізниці» з низки багатосторонніх міжнародних договорів та технічних угод, у яких брала участь Росія.

Зокрема, йдеться про вихід УЗ із багатосторонньої угоди про інформаційний обмін та відсутність у базах даних інформації про проведені деповські ремонти вагонів, які після початку військових дій залишалися на території України. Це призвело до неможливості руху таких вагонів мережею залізниць Закавказзя та Середньої Азії.

В «Укрферрі» зазначили, що розв'язати проблему могли б двосторонні договори з іншими залізничними адміністраціями. Але підписання та реалізація таких договорів необхідні вже зараз, на етапі підготовки до відновлення залізнично-поромного сполучення. Вирішення цих питань має бути частиною державної політики, а не ініціативою бізнесу, додали в компанії.

Раніше USM повідомляв, що «Укрферрі» відновлює поромне сполучення Чорноморськ – Батумі.

<https://usm.media/ukrferri-ukra%dl%97na-mozhe-stati-odnim-iz-habiv-poromnih-perevezen-na-chornomu-mori/>

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 проекту 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. Проект був підготовлений за участі Міжнародної фінансової корпорації (IFC) та Європейського банку реконструкції та розвитку (EBRD), що забезпечує прозорість та міжнародний контроль за процесом.

Презентація проекту 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 проект концесії. Нещодавно директор порту Чорноморськ В'ячеслав Безрук зазначив, що концесійний проект 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 проекту.

Крім того, у процесі підготовки проекту 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 призовані 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/>

Привітання П.Б.ТІТІЄВСЬКОГО

Асоціація «Укрпорт» вітає з днем народження
Петра Борисовича ТІТІЄВСЬКОГО – Президента компанії «Транс-
Сервіс КТТ» – підприємства-члена Асоціації «Укрпорт»
