

Коваль : Україна майже повернулась до історичних шляхів експорту через море

До повномасштабного вторгнення Росії в Україну 94% агропродукції експортували морськими шляхами, сьогодні – 90%. Про це повідомив міністр аграрної політики та продовольства України Віталій Коваль.

Зокрема міністр обговорив напрями співпраці в агросекторі з австрійським урядовим координатором Республіки Австрія з питань відбудови України Вольфгангом Анценгрубером.

«Міністр подякував австрійському уряду та народу за постійну підтримку України. Зокрема, за допомогу в розмінуванні сільськогосподарських земель та участь у гуманітарній ініціативі Президента Володимира Зеленського Grain From Ukraine», – йдеться у повідомленні.

Віталій Коваль та Вольфганг Анценгрубер також обговорили такі питання:

- торгівля з країнами ЄС після завершення 6 червня 2025 року автономних торгівельних преференцій (за різними оцінками, потенційні втрати агросектору після припинення АТМ складуть від 0,8 млрд до 3,5 млрд доларів);
- підтримка України на шляху євроінтеграції;
- виробництво сільгосптехніки;
- виробництво та експорт українського біоетанолу до ЄС;
- будівництво овочесховищ, картоплесховищ, холодильних установок.

Міністр також повідомив, що Україна майже повернулась до історичних шляхів експорту через море. До повномасштабного вторгнення 94% агропродукції експортувалося морськими шляхами, сьогодні – 90%.

<https://usm.media/koval-ukra%dl%97na-majzhe-povernulas-do-istorichnih-shlyahiv-eksportu-cherez-more/>

Продаж заарештованих суден: як судноплавний ринок реагує на роботу АРМА

З початку повномасштабного вторгнення АРМА займається реалізацією та передачею в управління арештованих Україною російських суден. На перший погляд, ця ініціатива критично важлива для держави, проте багато гравців на ринку порушують питання щодо того, наскільки успішно Агентство реалізує ці активи.

USM поспілкувався з гравцями ринку, юристами та самим Агентством з розшуку та менеджменту активів щодо доцільності та технічної сторони управління заарештованим майном.

Які саме судна перебувають на балансі в АРМА

АРМА існує з 2016 року, але займатися передачею в управління та продажем заарештованих російських суден Агентство активно почало саме під час повномасштабного вторгнення.

Загалом, як розповіли в АРМА, за останні роки до відомства потрапили 13 суден та 12 барж. Однак, щодо восьми з цих барж розслідуються кримінальні справи: частину з них захопили російські військові в Херсонському порту, ще одну пошкодили під час обстрілу Очакова.

Розглянемо уважніше. Згідно з ухвалою Личаківського районного суду м. Львова від 27 квітня 2022 року, в управління Агентства для здійснення заходів з управління передали наступні судна:

- Rondo;
- Svir;
- Avangard;
- VolgoBalt 225;
- VolgoBalt 193;
- VolgoBalt 244;

- Omskiy 6;
- Naviger 2;
- Omskiy 132.

Торік 3 квітня Південне управління АРМА отримало майно від Офісу Генпрокурора відповідно до офіційного доручення. Після цього ці судна передали в управління приватній компанії «Марінекс».

Також за рішенням Печерського суду Києва від 18 квітня 2023 року судно Emmakris III передали в управління АРМА. Так само 3 квітня 2025 року Південне управління АРМА передало це судно компанії «Марінекс» для управління, згідно з укладеним раніше договором.

За рішенням Вищого антикорупційного суду від 12 листопада 2020 року, АРМА отримало в управління 12 барж (з назвами від BS-010 до BS-021). Частину цих барж ми згадували вище, зокрема BS-015, BS-017, BS-010, BS-012, BS-019, BS-020, BS-021 і BS-016 – щодо них розслідуються кримінальні справи.

Інші чотири баржі – BS-011, BS-013, BS-014 і BS-018 – залишаються в управлінні АРМА. Наразі оголошені тендери на Prozorro для передачі в управління барж BS-011 та BS-018, а торги щодо BS-013 і BS-014 не відбулися через відсутність заявок.

Крім того, від 4 вересня 2024 року АРМА отримало в управління два судна – Usko Mfu та Nika Spirit (раніше – Neuma). Суд надав дозвіл не лише на управління, а й на подальший продаж обох суден.

Спочатку Nika Spirit передали в управління Київському річковому порту, і в АРМА наголосили, що завдяки цьому до держбюджету надійшло понад 2 млн грн. Але згодом управління припинили, бо судно потребувало дорогого ремонту, і витрати перевищували його ринкову вартість. У квітні 2025 року судно продали на аукціоні за 6,4 млн грн – утричі дорожче за стартову ціну аукціону.

Судно Volgoneft-268 (IMO 8230962) було передано в управління АРМА за рішенням суду у 2022 році. В АРМА намагалася знайти управителя через публічну закупівлю, але конкурс не відбувся

через відсутність охочих подати пропозиції.

Як відреагував ринок

Останні роки гравці ринку уважно слідкували за ініціативою, але не виявили захоплення, а подекуди навіть критикували рішення АРМА. Зокрема, порушувалося питання доцільності передачі суден саме в управління, а не їхній продаж; хвилювало і питання ціноутворення активів. Але найбільшу реакцію ринок продемонстрував на повідомлення Агентства у квітні 2025, коли в АРМА закликали не допустити виходу арештованих суден за акваторію України.

Таким чином, бізнес підтвердив свій найголовніший сумнів щодо ініціативи – наразі в уряду немає чітких механізмів захисту новопереданих суден від судових позовів колишніх судновласників.

Як розповів USM один з великих гравців ринку на умовах анонімності, така рекомендація від АРМА є логічною – «судно просто заарештують у найближчому іноземному порту» – але і свідчить про те, що експерти Агентства не мають компетенції щодо управління такими активами.

На думку гравця ринку, найцікавішим активом був панамакс Emmakris III. Проте він не бачить жодної економічної доцільності в цьому активі – в сучасних умовах, коли судну фактично заборонено покидати українські порти. Крім того, відлякує бізнес і брак інформації та відкритого діалогу з Агентством щодо активів загалом.

Натомість, як розповів USM засновник MB Navigation S.A. Костянтин Соболев, найвигідніше, що можна зробити з Emmakris III – придбати його та відправити на злам до Індії. Проте, на думку експерта, цьому стануть на заваді кілька факторів. Зокрема, потенційний судовий позов від менеджера й те, що за судном є борги від попереднього власника. Також є проблема і з вимогами права власності, оскільки процедура АРМА не зможе підтвердити перехід права власності на міжнародному ринку, і під час проходження Босфору судно негайно заарештують.

«В перший рік війни ми обмірковували можливість придбати це судно, але проблеми активу переважили економічну доцільність. Разом з тим, і роботи для цього балкера наразі мало – судна

типу панамакс після 15-річного віку не зовсім потрібні ринку. Китай не приймає судна старіші за цей вік, але такі активи якраз і призначені для напрямку “порт Південний – Китай”», – зауважив Костянтин Соболев.

Також Соболев нагадав, що судно Emmakris III потребує не лише значних інвестицій і технічних робіт, але й відновлення класу та документів.

«Я не бачу економічної доцільності передачі такого судна в управління замість його повноцінного продажу. Судно потребує оновлених документів реєстра, а для того, щоб відновити ці документи, потрібні інвестиції. На мою думку, інвестувати можна лише у свою власність, а не у пам’ятник, який просто буде простоювати в порту», – зазначив Костянтин Соболев.

Загалом, експерт нагадує, що на ринку спостерігалася тенденція, коли аграрні компанії намагались придбати власний флот для перевезення своїх вантажів, тому на початку війни Emmakris III міг би бути цікавим для бізнесу, але проблеми з судном переважають користь від нього.

«Такі ж проблеми стосуються і танкерів, що намагаються реалізувати в АРМА. Наразі це виглядає як пропозиція не з нульовою, а з негативною економічною доцільністю», – резюмував експерт.

Зазначимо, що на ринку саму ініціативу щодо наповнення бюджету країни коштом реалізації підсанкційних суден оцінюють позитивно. Як зазначив гендиректор логістичної компанії GOL Павло Линник, ситуація з судном Emmakris III вказує на необхідність чіткої координації між різними державними органами, такими як СБУ, Нацполіція, ГУР, АМПУ та ДП «МТП “Чорноморськ”».

«З погляду логістики, важливо, щоб арештовані судна не простоювали без дії, блокуючи причали та інші ресурси портів. Натомість необхідно впроваджувати ефективні механізми їх реалізації через відповідні судові ухвали, що дозволить не лише звільнити портові потужності, але й забезпечити надходження до державного бюджету», – Павло Линник.

Дмитро Казанін, власник та директор транспортно-логістичної компанії TEUS, також вважає, що необхідно створити прозорий

механізм реалізації або передачі в управління з чіткими державними та міжнародними гарантіями.

«Посилення контролю над арештованими російськими суднами – це абсолютно правильний і стратегічний крок. Україна повинна використовувати всі доступні інструменти для компенсації збитків, завданих війною, зокрема через ефективне управління такими активами. Втім, щоб ці судна справді працювали на бюджет, а не перетворювались на “мертвий вантаж”, необхідно створити прозорий механізм реалізації або передачі в управління з чіткими державними та міжнародними гарантіями. Йдеться, перш за все, про захист від можливих арештів в інших юрисдикціях та претензій з боку третіх сторін», – зазначає Казанін.

На думку засновника TEUS, без подібних гарантій будь-яка економічна активність із залученням таких активів несе ризики – як для бізнесу, так і для репутації України як правової держави.

«Підтримую ініціативу APMA, але закликаю до створення повноцінної, міжнародно верифікованої моделі управління такими активами. Це дозволить не лише розблокувати їхню економічну цінність, але й закласти фундамент для довіри з боку міжнародних партнерів», – резюмував бізнесмен.

Юридичні питання

Видається, наріжним каменем у непорозумінні між бізнесом та Агентством є те, що наразі новий власник заарештованих Україною активів не має інструментів для захисту від ризику бути заарештованим в портах третіх країн.

З питанням, чи є можливість знайти інструменти захисту, ми звернулися до юридичної компанії Interlegal. Як розповів нам провідний юрист та адвокат Дмитро Очколяс, питання щодо можливого арешту є складним і багатограним.

«Так, ризик існує. Попередній власник може подати позов у суді третьої країни (особливо нейтральної чи не союзницької) з вимогою арештувати судно. Чому? Суд цієї країни буде вирішувати, чи визнавати законність дій України (арешт, передача APMA, продаж)», – зазначив Очколяс.

За його словами, це рішення залежить від балансу між:

- Повагою до дій України як суверенної держави на її території (принцип суверенітету, доктрина “Акту держави” / Act of State doctrine);

- Аргументами попереднього власника про порушення його прав – захист права власності за міжнародним правом, питання належної процедури. Наприклад, Європейська конвенція з прав людини, Міжнародний пакт про громадянські та політичні права, а також звичаєве міжнародне право захищає право власності від свавільного позбавлення;

- Публічним порядком та політикою самої країни суду.

Юрист вважає, що якщо суд третьої країни відмовиться визнавати українські рішення (наприклад, вважатиме їх політичними, без належного процесу за їхніми стандартами, або такими, що суперечать їх публічному порядку), він може задовольнити позов попереднього власника та накласти арешт на судно.

«У союзницьких країнах ризик значно нижчий», – зазначив експерт.

Дмитро Очколяс також прокоментував і доцільність передачі суден в управління замість продажу. За його словами, важливо розуміти, що АРМА отримує активи, на які накладено арешт у кримінальному провадженні – це ще не конфісковане майно, і право власності на нього остаточно не перейшло до держави. Продаж такого активу до вироку суду можливий лише у виняткових випадках:

- Якщо активи швидко псуються;
- Якщо активи швидко втрачають свою вартість;
- Якщо витрати на зберігання чи управління активами є надмірними та економічно невиправданими порівняно з їхньою вартістю.

Юрист нагадує, що судна, особливо великі, потребують постійного обслуговування, страхування, оплати стоянки. Простоювання призводить до їх фізичного зносу та втрати ринкової вартості, а передача в управління (наприклад, у фрахт) дозволяє покривати витрати на утримання, і, можливо, генерувати дохід та зберегти судно в робочому стані.

«Передача суден в управління АРМА є стандартною процедурою для арештованих активів, передбаченою законом. Її основна мета –

збереження економічної вартості активу до винесення остаточного рішення суду. Продаж до вироку є винятком, що застосовується лише за наявності визначених законом підстав (ризик псування, втрати вартості, надмірні витрати на зберігання). Тому управління, а не негайний продаж, є обґрунтованим вибором з погляду законодавства та економічної логіки в більшості випадків арешту суден», – резюмував Дмитро Очколяс.

Як бачать ситуацію в АРМА

USM звернувся за коментарями до представників Агентства, зокрема, з питанням, чи надає АРМА поради щодо стратегії управління суднами, що передають у менеджмент.

Так, з відповідей стало зрозуміло, що АРМА оцінює ситуацію і, якщо утримання або ремонт судна коштує більше, ніж саме судно, – рекомендує не передавати його в управління, а продати. У якості прикладу наводять судно Nika Spirit. Його спочатку передали приватній компанії для управління, але згодом з'ясувалося, що воно старе, непридатне до реєстрації і потребує дорогого ремонту. Через це управління припинили, і АРМА запропонувала прокурорам звернутися до суду, аби замість управління дозволили його продаж. Суд таке рішення ухвалив.

АРМА вважає, що продаж суден – ефективніший варіант, бо старі судна потерпають від простою, а утримувати їх дорого. До того ж у воєнних умовах вони можуть бути знищені. Тому, коли витрати на утримання більші за цінність судна, АРМА ініціює зміну способу управління через суд.

Окремо ми також порушили питання щодо показників, згідно з якими формується першочергова ціна на такі активи. Аби гарантувати надходження коштів до держбюджету, АРМА у договорах управління активами прописує мінімальну суму, яку управитель зобов'язаний щомісяця перераховувати державі – навіть якщо актив нічого не заробив. Якщо фактичний дохід менший за цю суму, управитель має доплатити різницю зі своїх грошей або з власної винагороди. Таким чином, держава все одно отримує гарантований платіж.

Щоб визначити цей мінімальний платіж, в АРМА кажуть, що можуть

проводити ринкові консультації та аналізувати ситуацію – наприклад, використовуючи методики з оренди державного майна чи розрахунку вартості закупівель.

В Агентстві також зазначили, що стартова ціна арештованого майна, яке продають на електронних торгах, визначається на основі звіту про його ринкову вартість. Такий звіт має бути не старішим за 6 місяців, проводиться згідно із законом, а відповідальність за цю оцінку несе організатор торгів.

«АРМА продовжить займатися питаннями, які раніше ініціювало перед РНБО, оскільки саме реалізація таких морських суден принесе до держбюджету більше надходжень і гарантовано забезпечить їх повернення до РФ», – резюмували нам в АРМА.

<https://usm.media/prodazh-zaareshtovanih-suden-yak-rinok-reagu%D1%94-na-robotu-arma/>

Україна та Норвегія продовжили «транспортний безвіз» до кінця року

Лібералізацію вантажних перевезень між Україною та Норвегією офіційно продовжили до 31 грудня 2025 року.

Домовленість була досягнута 5 червня під час засідання Змішаної комісії між Міністерством розвитку громад та територій України та Міністерством транспорту Норвегії.

Це означає, що перевезення вантажів між країнами, а також транзит, залишаються можливими без спеціальних дозволів, якщо вантажівка відповідає стандарту Євро-5 або вище.

Також домовленість передбачає можливість автоматичного продовження цієї лібералізації після 2025 року.

У Мінрозвитку нагадали, що водій, який хоче скористатися

умовами «транспортного безвізу», повинен мати при собі сертифікат екологічного класу транспортного засобу.

Україна та Норвегія вперше запровадили «транспортний безвіз» у серпні 2023 року.

Рішення про його продовження стало результатом переговорів, що відбулися в травні під час Міжнародного транспортного форуму в Лейпцигу.

Наразі Україна має лібералізовані умови вантажних перевезень уже з 35 країнами, включно з ЄС.

Раніше USM повідомляв, що транспортний безвіз між Україною та ЄС продовжили до кінця року.

<https://usm.media/ukra%dl%97na-ta-norvegiya-prodovzhili-transportnij-bezviz-do-kinczya-roku/>

Два термінали «Кернела» підписали меморандум про співпрацю з Чорноморською міською радою

Партнерство передбачає розвиток міської інфраструктури та підтримку спільних соціальних проєктів у громаді.

Керівництво «Трансбалктермінала» і «Трансгрейнтермінала» уклало меморандум про стратегічне партнерство з представниками Чорноморської міської ради. Про це йдеться у повідомленні агрохолдинга «Кернел».

Документ фіксує спільні зобов'язання сторін у сфері корпоративної соціальної відповідальності. Йдеться, зокрема, про підтримку розвитку інфраструктури, реалізацію соціальних ініціатив і проєктів, спрямованих на підвищення якості життя у

Чорноморській громаді.

«Впевнені, що залучення бізнесу до розвитку громад – це спільна відповідальність і шлях до стійкого майбутнього», – зазначили у компанії.

Нещодавно USM писав, що «Кернел» скоротив експорт зерна на 15% – до 1,6 млн тонн.

<https://usm.media/dva-terminali-kernela-pidpisali-memorandum-pro-spivpracyu-z-chornomorskoyu-miskoyu-radoyu/>

Потужностей перевалки в Україні зараз вдвічі більше, ніж зерна, – Нібулон

В агрокомпанії поділилися думкою, що логістичний ринок в Україні стикається з величезними проблемами через зменшення обсягів зерна.

Як пише Elevatorist, про це розповів радник генерального директора «Нібулону» Олексій Павленко на конференції AGRO UKRAINE SUMMIT 2025.

«Я навіть не кажу про Миколаїв закритий. Відкриється Миколаїв – буде ще гірша ситуація. У нас зараз тарифи на перевалку нижчі, ніж були до війни. Ми перевалюємо по 6 доларів на тонну. Таких цифр не було до війни, тому що просто зерна немає. Тобто йде взагалі боротьба за зерно», – наголосив Павленко.

Павленко додав, що це також впливає на інші напрямки, зокрема, на елеваторний бізнес та на ринок вантажних перевезень – як автотранспортом, так і залізницею.

Також Павленко попросив Укрзалізницю запровадити тендери на оренду вагонів не на місяць, а хоча б на сезон.

«Три-шість місяців і ви побачите, що інтерес буде набагато вищий, скажімо, до цих тендерів і співпраця буде ще тісніша», – сказав Павленко.

Раніше USM розповідав, що філія Нібулону в Ізмаїлі перевалила 4 млн тонн вантажів.

<https://usm.media/potuzhnostej-perevalki-v-ukra%D1%97ni-zaraz-vdvichi-bilshe-nizh-zerna-nibulon/>
