

Південнокорейська POSCO обговорила запуск зернового терміналу у Миколаєві

У Мінекономіки обговорили пріоритетні інвестиційні проекти з представниками бізнесу Республіки Корея.

Міністр Олексій Соболев провів зустріч із представниками корпорації POSCO International, повідомляє Міністерство економіки України.

Під час зустрічі сторони обговорили пріоритетні інвестиційні проекти, а також інші напрями співпраці. Зокрема мова йшла про запуск зернового терміналу в Миколаївській області та будівництво залізничного депо у співпраці з Укрзалізницею.

Нагадаємо, POSCO – міжнародна торгово-інвестиційна корпорація зі штаб-квартирою в Сеулі. Основні напрями діяльності компанії: металургія, торгівля, будівництво, енергетика, інформаційні технології, хімічна промисловість. POSCO неодноразово визнавалась найконкурентнішою металургійною компанією світу.

Станом на 2021 рік, в Україні POSCO володіла 75% акцій зернового терміналу «МКХП», розташованого поблизу причалу Миколаївського порту. Потужності одночасного зберігання зерна сягали 142 тис. тонн. «МКХП» здатний обробляти судна типа Handysize, Handymax, Panamax (із довантаженням на баржі).

<https://usm.media/pivdennokorejska-posco-obgovorila-zapusk-zer-novogo-terminala-u-mikolayevi/>

Колишній термінал «Олімпекс» у порту Одеси планують запустити цієї осені

Компанія Lavanda Spectrum, яка управляє колишнім терміналом «Олімпекс» в Одеському порту, планує залучати вантажі завдяки співпраці з фермерами та агрохолдингами.

Про це розповів партнер інвестиційного фонду Argentem Creek Partners Джон Паттон в інтерв'ю LIGA.net.

За його словами, попередні власники використовували термінал «Олімпекс» для експорту «сірого зерна», уникаючи податків та орендних платежів. Наразі активом управляє компанія Lavanda Spectrum.

«Вона консолідує активи, проведе аудит, інвестує в ремонти, сплачуватиме податки й забезпечуватиме робочі місця. Компанія зосередиться на підвищенні ефективності та зростанні продажів, використовуючи досвід Карла Стурена в агросекторі», – зазначив Паттон.

Відновлення операцій на терміналі очікується восени 2025 року. Втім процес, за його словами, може затягнутися.

«Ми дуже на це сподіваємося. Втім, процес може затягнутися через обсяги роботи після виведення активів Грозою, Науменком і пов'язаною з ними Sunolta. Графік оновлюється щотижня», – розповів партнер Argentem Creek.

Попри надлишкові потужності українських портів, компанія планує залучати вантажі завдяки співпраці з фермерами та агрохолдингами. Паттон зазначив, що завдання Lavanda Spectrum – знайти оптимальний бізнес-профіль для прибутковості, незалежно від того, чи йдеться про експорт, імпорт чи транзит. Нагадаємо, на початку серпня 2025 року американські інвестори остаточно взяли контроль над зерновим терміналом в Одесі.

Раніше між GNT і її кредиторами ACP та Innovatus Capital Partners точився затяжний конфлікт, що супроводжувався

звинуваченнями у шахрайстві на десятки мільйонів доларів і арештом Науменка у травні 2025 року. Верховний Суд України врешті ухвалив передачу терміналу новим власникам.

<https://usm.media/kolishnij-terminal-olimpeks-u-portu-odesi-planuyut-zapustiti-cziyeyi-oseni/>

Білгород-Дністровський порт підписав меморандум з Batumi International Container Terminals

Це вже другий меморандум порту про співпрацю в межах розвитку Транскаспійського Міжнародного Транспортного Маршруту, або «Середнього коридору».

Про це повідомила у Facebook директорка Білгород-Дністровського порту Оксана Кіктенко.

Batumi International Container Terminals (BICT) експлуатує та управляє контейнерними, поромними та генеральними терміналами в морському порту Батумі, Грузія.

Термінали українського та грузинського портів з'єднає новий паромний маршрут та автомобільно-залізничний паромний комплекс, який проектується новим власником Білгород-Дністровського порту, з врахуванням вимог щодо обробки вантажів «Середнього коридору».

Мета меморандуму – залучення вантажопотоку через «Середній коридор» через розширення можливостей по обробці вантажів. Білгород-Дністровський порт планує стати найбільшим хабом TMTM з європейської сторони маршруту, зазначила Оксана Кіктенко.

Раніше USM повідомляв, що у Білгород-Дністровському порту побудують поромний комплекс і контейнерний термінал.

<https://usm.media/bilgorod-dnistrovskij-port-pidpisav-memorandum-z-batumi-international-container-terminals/>

Контейнерна логістика: чи є майбутнє в портів Великої Одеси

Один з найбільш актуальних пріоритетів для української експортної логістики на найближчий час – це диверсифікація логістичних маршрутів. Ця теза пов'язана з численними воєнними ризиками та викликами, які часто буває складно передбачити. За період від початку повномасштабного вторгнення Україна стикалася з блокуванням портів Великої Одеси, блокуванням кордонів з польської сторони, обстрілами портової інфраструктури та цілою низкою інших суттєвих ускладнень для сфери логістики.

Генеральний директор логістичної компанії компанія Global Ocean Link Павло Линник та комерційний директор GOL Володимир Гузь діляться своїми думками про диверсифікацію маршрутів, воєнні ризики та де логістика є простішою: в портах Одещини чи Польщі.

Проблеми та рішення

В умовах перерахованих викликів важливими резервними логістичними маршрутами стали порти Дунаю, а також сухопутні кордони на заході країни. На сьогодні порти Дунаю втратили конкурентоздатність, з огляду на цінові фактори. Ціни залізничної логістики та перевалки є високими. Тому недаремно

фахівці сфери часто акцентують на тому, що цей логістичний шлях може бути втрачено, оскільки зараз його складно вивести навіть на рівень беззбитковості. З огляду на це, на державному рівні варто шукати шляхи для підтримки функціональності цих портів як складової частини можливих альтернативних маршрутів, які у випадку непередбачуваних ситуацій на ринку можуть стати доречними.

Таким чином, порти Великої Одеси станом на сьогодні виконують надважливу функцію в загальній структурі перевезень. Однак становище, при якому вони є чи не єдиним рентабельним варіантом для експорту, в умовах війни виглядає дуже хитким.

Порти Одеси та Польщі: де логістика є простішою

Використання портів Польщі для українського експорту виглядає одним з потенційних рішень. Однак на польському кордоні ветеринарний та санепідеміологічний контроль є значно більш ретельним та обтяженим бюрократичними процедурами. Тому саме в цьому аспекті логістика через порти Одеси – простіша. Це варто враховувати, плануючи логістичний маршрут.

Якщо говорити про порти Польщі, то варто згадати Гданськ та Гдиню. Саме Гданськ є найбільшим польським портом на Балтійському морі. Серед його переваг слід відзначити:

- сучасний контейнерний термінал;
- прямі сервіси з Азії;
- пов'язаність з транспортною мережею Європи за допомогою залізниці та автомобільних магістралей.

Неподалік Гданська розташований порт Гдиня. Попри свою компактну інфраструктуру, він має сучасні перевантажувальні потужності.

Констанца у Румунії

Румунський порт Констанца теж відіграє важливу роль у логістиці морем. Свого часу саме на цей потяг судна активно курсували з Ізмаїлу та Рені, коли порти Великої Одеси були заблоковані. Для цього порту є характерними такі переваги, як:

- наявність глибоководних причалів до 19 метрів;
- інноваційні перевантажувальні потужності;
- спеціалізовані термінали;

- великі складські комплекси.

Таким чином, популярність цього румунського порту теж є цілком зрозумілою.

Порти Одеси та воєнні ризики

Три порти Великої Одеси, а саме Одеса, Чорноморськ та Південний до початку великої війни відігравали надважливу роль у світовій морській логістиці. Вони могли запропонувати не лише конкурентні інфраструктурні потужності, а й вигідну цінову політику в контексті ставок.

Розглянемо деякі цифри, аби проаналізувати контейнерообіг в портах Одеси, починаючи з 2025 року. Згідно з даними АМЕУ, за перші пів року 2025 року морські порти України обробили 96 298 TEU, з яких:

- експорт – 48 716 TEU;
- імпорт – 44 495 TEU;
- транзит – 3 087 TEU.

Якщо аналізувати це у зіставленні з довоєнними показниками, то ці цифри будуть відчутно нижчими, однак вони свідчать, що, попри складну воєнну ситуацію, українська логістика розвивається. Про це свідчать і показники щодо міжнародної торгівлі. Наприклад, у I півріччі минулого року її обсяги склали 52,7 мільярда доларів, а цьогоріч 58,3 мільярда доларів.

Підсумки

Отже, станом на сьогодні воєнні ризики вносять свої корективи та спонукають бізнес до пошуку міжнародних логістичних вузлів, де вибір часто зупиняється на користь Гданська та Гдині, або ж Констанци. Безпековий фактор відіграє важливу роль. До того ж з українськими портами працює обмежена кількість судноплавних компаній, які працюють у сфері контейнерних перевезень. А страхування і ставки фрахту в непередбачуваних умовах не дають можливостей для планування довготривалих взаємодій.

Усе вищезазначене не означає, що порти Великої Одеси повністю втрачають свої позиції. Однак воєнні ризики, безумовно, спонукають бізнес мати в полі зору й інші альтернативи.

<https://usm.media/kontejnerna-logistika-chi-ye-majbutnye-v-portiv-velikoyi-odesi/>

Привітання М.В.МІЮСОВА

Асоціація портів України «УКРПОРТ» вітає з Ювілейним днем народження Михайла Валентиновича МІЮСОВА – доктора технічних наук, професора, заслуженого працівника освіти України, Почесного працівника морського та річкового флоту України, Радника Ректора Національного університету «Одеська морська академія», члена Ради Асоціації портів України «Укрпорт» .
