

Румунія планує ввести нові правила проведення суден каналом Суліна

Румунський уряд розглядає варіант, що каналом Суліна зможе проходити один танкер на добу.

Про це розповів USM один з учасників ринку.

Так, з листопада каналом Суліна пропонують дозволити проходження лише одного танкера на добу. Водночас таке рішення румунського уряду може сильно знизити пропускну здатність гирла, відповідно відчується вплив і на логістику.

Наразі причини такої пропозиції залишаються нерозкритими.

Варто згадати й те, що постачання нафтопродуктів з румунського порту Констанца до України наразі під загрою. Саме тому учасники ринку наголошують, що можливі санкції та зміна логістики призведе до простоїв суден і додаткових витрат, що також стане однією з причин, чому здорожчає пальне.

«З урахуванням того, що гирло Бистре не зможе забезпечити 7 метрів осадки, то черги з суден, а також простої та зростання цін на паливо – неминучі», – зазначив експерт.

Нагадаємо, у вересні цього року відбулася робоча зустріч представників АМПУ з делегацією Єврокомісії з питань мобільності та транспорту (MOVE) та Дунайської комісії. Сторони обговорили питання роботи українського гирла «Бистре» та румунського каналу Суліна, а також механізми, що увійдуть до Плану швидкого реагування на непередбачені ситуації, який зараз напрацьовується спільно з Єврокомісією.

<https://usm.media/rumuniya-planuye-vvesti-novi-pravila-provede-nnya-suden-kanalom-sulina/>

Українські фермери подаватимуть позови щодо відшкодування експортного мита на ріпак

Фермери, які погодилися сплачувати експортне мито на ріпак, паралельно збирають документи на позови для його відшкодування.

Про це повідомляють Spike Brokers.

За даними аналітиків, продажна ліквідність від фермерів повністю зникла. Заводи утримують ціни на 10% нижче експортного паритету, намагаючись заробити на відсутності механізму звільнення фермерів від експортного мита.

У експортному напрямку велика частина фермерів погодилась сплачувати мито. Втім, паралельно вони збирають документи для майбутніх позовів щодо його відшкодування.

Є й фермери, які відмовились сплачувати експортне мито – це блокує логістику в портах та на кордоні. Загалом фермери очікують, доки стануть зрозумілими умови і чіткий механізм звільнення від мит.

Зокрема, в інтерв'ю Latifundist комерційний директор компанії «ТАС Агро» Антон Жемердєєв розповів, що після набуття чинності експортних мит на сою та ріпак підприємство виконало лише форвардні контракти, які мала до того. Нових угод не укладали, адже були впевнені, що для виробників мита не буде.

Жемердєєв прокоментував: «Ми не помилилися в логіці, але помилилися у тому, як ці правки реалізувалися на практиці». За його словами, на сьогодні компанія вже заплатила 18,4 млн грн мита – це гроші з обороту й інвестицій.

Компанія подаватиме позови й вимагатиме відшкодування на всіх рівнях, у судовому процесі в тому числі.

<https://usm.media/ukrayinski-fermeri-podavatimut-pozovi-shhodo>

Капіталізація Kernel зросла до понад \$1,5 млрд

Загалом протягом минулого тижня курс акцій українських агрохолдингів на фондових біржах був різноспрямованим.

З 15 по 21 вересня курс акцій українських агрохолдингів на Варшавській і Лондонській фондових біржах показав різні результати, повідомляє Latifundist.

За даними Eavex Capital, ринкова капіталізація агрохолдингів змінилася наступним чином:

- Kernel – зросла на 2,7%, до \$1,512млрд;
- МХП – зросла на 0,4%, до \$599 млн;
- «Астарта-Київ» – зросла на 3,2%, до \$324 млн;
- ІМК – знизилась на 3,8%, до \$249 млн;
- «Агротон» – знизилась на 3,3%, до \$31 млн;
- «Мілкіленд» – знизилась на 2,6%, до \$16 млн.

Раніше USM повідомляв, що Kernel втратив 4% ринкової капіталізації.

<https://usm.media/kapitalizacziya-kernel-zrosla-do-ponad-15-mlrd/d-zagrozoju-chi-viroste-palne-v-czini/>

Постачання пального з порту

Констанца під загрозою: чи виросте пальне в ціні

Постачання нафтопродуктів з румунського порту Констанца, який є одним із ключових для українського ринку, може опинитися під санкціями вже з 1 жовтня 2025 року.

Це вже не перша спроба обмежити діяльність румунського хабу. Уперше таке рішення обговорювали ще влітку 2024 року, але тоді його заблокували під тиском Румунії та ЄС. Проте тепер Україні загрожує втрата ключового партнера, зміна логістичних маршрутів і, щонайгірше, здорожчання цін на пальне всередині країни.

USM розібрався в ситуації та поспілкувався з головою Консалтингової групи «А-95» Сергієм Куюном та іншими учасниками ринку.

Чи зросте пальне в ціні

Раніше на ринку з'явилася інформація, що Україна може запровадити «санкції» проти постачань пального з Констанци. Рішення пов'язане з розширенням практики лабораторних перевірок імпортного пального, під які зараз вже потрапляють поставки з Туреччини, Грузії та Молдови. Із жовтня 2025 року до цього переліку може додатися і пальне індійського виробництва – зокрема з найбільшого у світі НПЗ компанії Reliance Industries у Джамнагарі та порту Сікка, звідки воно відвантажується.

За словами джерел, головним аргументом для можливого санкціонування Констанци стали підозри у роботі порту з турецькими та індійськими ресурсами, що опосередковано пов'язані з російською сировиною.

Голова Консалтингової групи «А-95» Сергій Куюн висловився у Facebook: якщо поставки з Констанци опиняться під аналогічним контролем, йдеться приблизно про чверть імпорту дизелю.

Учасники ринку розповіли USM, наразі Україна імпортує через порт Констанци до приблизно 59% індійського дизеля. Це значний

обсяг, який важко швидко компенсувати, особливо напередодні осінньо-зимового сезону та на фоні втрати внутрішніх потужностей (зокрема після руйнування Кременчуцького НПЗ).

Крім того, у разі введення санкцій можна очікувати, що Україна зіпсує стосунки з Румунією, яка вбачає у нашої країні важливого стратегічного партнера. Таким чином, наразі ситуація виглядає не оптимістично: за попередніми прогнозами, вартість пального в Україні може зрости щонайменше на 1-2 грн.

Також є думка, що альтернативним варіантом може бути постачання пального напрямку невеликими суднами каналом Суліна. Разом з тим, як вдалося дізнатися USM, румунський уряд наразі готує нові правила проведення суден каналом – розглядається варіант, що з листопада цим водним шляхом зможе проходити лише один танкер на добу, що сильно знизить пропускну здатність гирла. Варто згадати і класичний для осені сезон штормів, що також сильно впливає на логістику.

Разом з тим, фахівці зазначають, що є і безпекова проблема. Простоючи в чергах і створюючи затори вже в українських портах через переформатування логістики, танкери можуть стати легкою мішенню для російських атак. Так чином, мова йде не лише про здорожчання цін та проблеми з логістикою, а й екологічну безпеку, оскільки затоплення танкера неминуче призведе до катастрофи.

Натомість ці ризики точно врахують судновласники. Санкції на порт Констанци залишать українським імпортерам лише один варіант: імпортувати пальне з Греції морськими танкерами. В разі введення санкцій на порту Констанци, грецькі експортери фактично зможуть встановлювати власні ціни, оскільки не матимуть конкурентів.

Це, а також вищезгадані фактори вплинуть на те, що логістика стане дорожчою, що своєю чергою позначиться на ціні палива в Україні – і тоді здорожчання не оминати. А в найгіршому варіанті – і дефіциту.

Інші проблеми

У своїй публікації на Facebook Сергій Кун окремо розкритикував вибірковість підходів, починаючи з імпорту з НПЗ STAR, який паралельно переробляє нафту російського «Лукойлу»,

і завершуючи бездіяльністю в бік Словаччини та Угорщини.

Одна з претензій – до внутрішнього стану ринку: проблема не лише в зовнішніх постачальниках, а й у системних схемах контрабанди та податкових «скрутках», які дозволяють певним гравцям отримувати прибуток не від реальної маржі на товар, а від схем навколо нього. Через це прозорі постачальники часто працюють без маржі, а ринок залишається вразливим до спроб штучно стимулювати «псевдосанкції».

Підсумовуючи, Куюн каже, що перед Україною стоять два сценарії: або відмовитися від радикального блокування постачань із певних портів і не підставляти себе, або ввести санкції проти великих хабів, але при цьому бути готовими до зростання цін і напруги на ринку, фактично, очікувати сильне підвищення вартості пального в Україні.

Перевірки пального vs. вартість морських перевезень

USM також окремо звернувся до голови Консалтингової групи «А-95» Сергія Куюна. Як зазначив експерт, для України реально поступово відмовитися від імпорту пального з Індії та Туреччини, адже на глобальному ринку є достатньо альтернативних ресурсів. Водночас він наголошує, що такий крок не можна робити різко, аби уникнути дефіциту пального.

«Я вважаю, що це цілком реально. На глобальному ринку достатньо інших ресурсів, і тому тут єдине, що треба – не «рубати, а ви потім там, мовляв, шукайте». Це треба робити поступово. Тобто для того, щоб не було “шоків”», – прокоментував Куюн.

За його словами, приклад Євросоюзу показує доцільність поетапного підходу: коли там ухвалювали санкції щодо нафтопродуктів, країнам давали достатньо часу на адаптацію. Аналогічно і в ситуації з Констанцією – адже через цей порт ідуть не лише турецькі чи індійські ресурси, а й інші поставки. Тому трейдерам необхідний час, щоб перебудувати свою діяльність і шукати нові джерела замість індійського чи турецького пального.

Також голова Консалтингової групи «А-95» пояснив, що зараз відбуваються консультації за участю урядовців, державних органів і ключових учасників ринку. Мета таких перемовин –

обмежити доступ токсичних ресурсів, але не нашкодити стабільності постачань.

За словами Кююна, повного блокування імпорту з Констанци не буде, проте більшою проблемою буде забезпечення країни зимовими марками дизпального: індійське пальне добре витримує низькі температури, тоді як продукція середземноморських НПЗ часто замерзає вже при -5.

У одній з публікацій у Facebook Сергій Кююн казав, що Туреччина, як і пальне індійського походження, «мала б піти в бан, але є нюанси». У розмові з USM він пояснив, що постачання турецького пального відрізняється від індійського через наявність винятків. Так, під санкційні перевірки потрапляють практично всі турецькі порти, окрім порту Аліага, який обслуговує завод STAR компанії SOCAR (Державна нафтова компанія Азербайджанської Республіки, – ред.). Постачання з цього заводу продовжують надходити до Констанци та України і наразі не підпадають під перевірки.

Кююн додав, що специфіка полягає у контролі митників та документації ресурсу. Інший турецький завод, Tüpraş, під санкції потрапляє, хоча він не переробляє російську нафту. За словами експерта, вибіркове застосування санкцій обумовлене тим, що головною проблемою є перевалка російського дизпального через турецькі порти. Документи на постачання можуть змінюватися так, що російське пальне легально стає турецьким або індійським, що створює ризики обходу обмежень.

Кююн підкреслив, що мета санкцій – не обмежувати роботу заводів, а контролювати порти, через які перевалюється пальне, аби уникнути перепродажу ресурсів російського походження на український ринок.

Що буде з постачання пального з порту Констанца

Щодо можливого санкційного тиску на порт Констанца, Сергій Кююн пояснив, що йдеться не про пряме ембарго, а про посилений контроль за постачанням з цього напрямку. За його словами, у практичному сенсі це означає лабораторні перевірки кожного судна, що прибуває до порту.

Кююн додав, що такі перевірки можуть зробити логістику дорожчою через затримки та демередж – оплату простою суден. В

умовах законодавчого обмеження перевірки тривалістю до 12 днів вартість демереджу може сягати \$15–20 за тонну пального. Натомість як розповів USM інший учасник ринку, демердж буде складати не менше \$20 за тонну

Окремо Сергій Куюн зазначив, що ринок уже має досвід обмеження постачань: наприклад, після санкцій проти турецьких портів, у 2024 році постачання з Туреччини до України практично зупинилися, а цього року до нас прибуває лише одна-дві невеликі партії на місяць.

На питання, чи намагається порт Констанца запропонувати альтернативні варіанти розв'язання проблеми, спікер відповів, що порт вже отримав сигнал від України щодо ризику санкцій. Він нагадав, що цей порт є державним і дуже цінує український напрямок, адже ще у 2022 році його інфраструктура перебувала в занедбаному стані й майже не використовувалася.

«Коли почалась велика війна, він став справжнім хабом для постачань в Україну. І він заробив ну дуже великі гроші на цьому, частково модернізувався і продовжує – наприклад, вони там розвинули і наливні естакади й іншу інфраструктуру. Ми їхній основний клієнт – звісно, що вони змушені на це реагувати», – пояснив Куюн.

Зараз, за його інформацією, там вже тривають консультації з трейдерами, яких інформують про можливі ризики та закликають шукати рішення.

Таким чином, Україні зараз потрібно ретельно підбирати план дій, оскільки під загрозою не лише і без того дороге пальне, а й безпека судноплавства, логістичні маршрути та стосунки з одним з сусідів, Румунією.

<https://usm.media/postachannya-palnogo-z-portu-konstancza->
