

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 нашій 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 Кунь 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 Кюна, 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 Кюн 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.

Кюн 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.

Кюн 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 Кюн 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.

Куюн 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->

Чорноморський порт шукає інвестора: Мінрозвитку обрало прозору процедуру

Мінрозвитку обрало міжнародно визнану процедуру для залучення приватного партнера в управління двома терміналами порту.

Конкурсна комісія з відбору інвестора публічно-приватного партнерства для порту Чорноморськ вирішила провести відбір у форматі конкурентного діалогу. Про це повідомили у Мінрозвитку.

Конкурентний діалог дозволяє державі вести кілька раундів переговорів із потенційними інвесторами, аби сформувати оптимальну модель співпраці для складних об'єктів. Такий формат робить процес відкритим і зрозумілим для міжнародних партнерів та гарантує чесну конкуренцію навіть в умовах війни. Голова комісії, заступник міністра Андрій Кашуба вважає, що в умовах невизначеності саме конкурентний діалог дозволить врахувати позицію ринку, збалансувати інтереси бізнесу і держави та обрати найефективнішу модель партнерства.

До цього міжнародні фінансові організації презентували конкурсній комісії умови майбутнього інвестиційного проєкту.

<https://usm.media/chornomorskiy-port-shukaye-investora-minrozvitu-obrao-prozoru-proczeduru/>

Привітання О.І.СЕМІРГИ

Асоціація портів України «УКРПОРТ» вітає з днем народження

Олександра Ігоровича СЕМІРГУ, Голову державного підприємства «Адміністрація морських портів України» - підприємства члена Асоціації портів України «Укрпорт».

ЄС представив 19-й пакет санкцій, обмеження стосуються й «тіньового флоту» РФ

Нові заходи Брюсселя також передбачають санкції проти криптобірж, банків третіх країн і китайських компаній, які допомагають російському ВПК.

Європейський Союз готує 19-й пакет санкцій проти Росії, серед якого ключове місце займає обмеження для 118 суден «тіньового флоту». Про це повідомила президентка Єврокомісії Урсула фон дер Ляєн.

Вони використовуються Москвою для обходу цінових обмежень та незаконного транспортування нафти.

Крім того, планується повна заборона на всі транзакції з енергетичними гігантами «Роснафта» та «Газпронафта». Окремо передбачені санкції проти криптовалютних платформ, через які РФ намагається обходити фінансові обмеження.

Документ також містить положення щодо третіх країн, зокрема Китаю, які постачають Росії комплектуючі для оборонного комплексу. Очікується, що додаткові обмеження торкнуться й низки банків у РФ та за її межами, аби посилити контроль над фінансовими потоками Кремля.

Також напередодні USM писав, що Австралія посилила санкції проти російської нафти та «тіньового флоту».

<https://usm.media/eu-predstavlyw-19-j-paket-sankcij-obmerzseni-a-stosujutjsia-j-tiniovoho-flotu-rf/>

У вересні більшість залізничних відправлень зерна пішла до портів

Залізничний експорт зернових скоротився, проте майже весь обсяг вантажів було спрямовано саме до морських портів.

За перші 16 днів вересня залізницею експортували 1,05 млн т зернових вантажів. Це на 19,2% менше, ніж у серпні, і на 8,8% нижче, ніж за аналогічний період торік, пише Rail.Insider.

У напрямку українських морських портів доставили 979,5 тис. т, що становить 93,4% від загального експорту. До західних прикордонних переходів спрямували 69,4 тис. т, або лише 6,6%.

Загалом на мережі «Укрзалізниці» у вересні навантажено 981 тис. т зернових – показник знизився на 12,5% у річному вимірі. У всіх видах сполучення транспортували 1,25 млн т, що на 10,2% менше, ніж торік, і на 11,4% менше порівняно з попереднім місяцем.

Раніше USM повідомляв, що оператори Одеського порту колективно звернулися до влади через вартість перевезень вантажів залізницею до портів.

<https://usm.media/w-veresni-biljszistj-zaliznychnykh-vidprawlenj-zerna-piszla-do-portiw/>
