

Агропродукція забезпечила 56% експорту України у 2025 році, попри зниження частки

Показник українського агроекспорту менший, ніж у 2024-му, однак залишається третім найвищим за час незалежності.

Про це повідомив заступник директора Національного наукового центру «Інститут аграрної економіки» Микола Пугачов, пише Latifundist.

У 2025 році агропродукція сформувала 56% загального експорту України і зберегла перше місце в структурі поставок за кордон. Хоча частка агроекспорту знизилася порівняно з 2024 роком (тоді було 60%), нинішній результат називають третім найвищим за час незалежності України.

Загальний обсяг зовнішньої торгівлі агропродукцією у 2025 році оцінюють у \$31,83 млрд – це на 3% менше, ніж роком раніше. При цьому експорт скоротився на 9% – до \$22,71 млрд, а імпорт зріс на 13% – до \$9,12 млрд.

Однією з ключових причин падіння експортної виручки стало зменшення поставок до Євросоюзу. Протягом року умови торгівлі з ЄС кілька разів змінювалися, а нові правила, які діятимуть до 2028 року, затвердили лише наприкінці 2025-го.

Водночас у структурі агроекспорту посилилася роль продукції з доданою вартістю. Йдеться про готові харчові продукти, борошно, молочну продукцію, крохмаль та інші товари переробки. У 2025 році їх експорт приніс \$4,4 млрд, а частка такої продукції становила майже 20% аграрного експорту.

На динаміку торгівлі також вплинули російські атаки на портову інфраструктуру Одещини та Дунайського регіону, які посилювалися наприкінці року й ускладнили експорт як сировини, так і перероблених товарів.

<https://usm.media/agroprodukcija-zabezpeczyła-56-eksportu-ukrainy-w-2025-roci-popry-znyszczenia-czastky/>

ВІМСО прогнозує зростання світових поставок зерна морем

Ключовими драйверами стали експорт із Південної Америки, соя та пшениця – і це вже підтримує фрахтові індекси.

Морська торгівля сільськогосподарською продукцією у 2025 році досягла нового рекорду – 716,5 млн тонн. Про це пише Splash із посиланням на Ursa Shipbrokers.

Підрахунок базується на датах завантаження і охоплює всі вантажі та типи балкерів. Порівняно з 2024 роком (711,5 млн тонн) зростання становило 1%, або близько 5 млн тонн.

Хоча приріст був відносно скромним, його вистачило, щоб зафіксувати новий максимум і продовжити тенденцію останнього десятиліття, коли річні спади траплялися лише двічі – у 2018 та 2022 роках.

У першій половині 2025-го агроперевезення морем скоротилися приблизно на 6% р/р. Однак у другій половині відбулося різке відновлення: обсяги зросли на 7% р/р і на 8% відносно перших шести місяців року. Це допомогло стабілізувати ситуацію на фрахтовому ринку після середини року – насамперед у сегментах Supramax і Panamax.

Імпульс зберігся на початку 2026 року. У січні обсяги завантаження становили 57,1 млн тонн – це +8% р/р і найсильніший січневий показник майже за десятиліття. Лідерами стали східне узбережжя Південної Америки (+22% р/р) та Мексиканська затока США (+26% р/р).

Водночас за перші шість тижнів 2026 року поставки зерна навалом зросли на 15% р/р – на тлі +30% по експорту соєвих бобів та +17% по пшениці.

У ВІМСО пов'язують це з рекордними врожаями Південної півкулі та чинниками торгівлі: очікується, що виробництво сої в

Бразилії цього сезону може сягнути 180 млн тонн (близько 42% світового виробництва), а врожаї пшениці в Аргентині та Австралії зросли.

Аналітики BIMCO очікують, що світові постачання зерна у 2026 році загалом можуть зрости на 5–6%, але багато залежатиме від результатів урожаю в Північній півкулі та тенденцій виробництва кукурудзи в Бразилії.

<https://usm.media/bimco-prognozuje-zrostannia-svitovyx-postavok-zerna-morem/>

Розвідка: Китай збільшив імпорт російської нафти «тіньовим флотом», Індія – зменшила

Загалом у січні танкери «тіньового флоту» вивезли з РФ 14,3 млн тонн нафти – на 1,41 млн тонн менше, порівняно з попереднім місяцем.

На початку року кількість активних танкерів «тіньового флоту» РФ зменшилася на 9 одиниць, повідомила Служба зовнішньої розвідки.

У січні 2026 року зафіксовано 138 танкерів, які використовувалися для експорту нафти й нафтопродуктів. Із них – 117 суден із ядра «тіньового флоту», проти 96 з них уже запроваджені санкції. Водночас привернули увагу чотири нові судна, що раніше не потрапляли в поле зору.

У січні танкери здійснили 18 STS-операцій переважно в акваторіях Японського (Находка) та Південно-Китайського (Гонконг) морів, поблизу берегів Малайзії (EOPPL) із подальшою

доставкою російської нафти до Китаю.

Найбільше рейсів у січні (51) підсанкційні танкери здійснили до Китаю (4,99 млн тонн) – на 0,398 млн тонн більше, порівняно з попереднім місяцем. Водночас обсяги нафти, доставленої до Індії, зменшилися на 2,27 млн тонн – до 3,22 млн тонн (29 рейсів).

До Туреччини у січні підсанкційні танкери здійснили вісім рейсів (0,904 млн тонн), до Сирії та Грузії – чотири рейси (0,391 млн тонн). Також за перший місяць 2026 року танкери «тіньового флоту» здійснили 45 рейсів до невстановлених країн та перекачали 4,81 млн тонн російської нафти – на 0,25 млн тонн більше, порівняно з груднем 2025 року.

Найбільша кількість рейсів та обсягів експортованої нафти й нафтопродуктів припадають на порти РФ Балтійського моря та Далекого Сходу. Зокрема:

- в Балтійському морі за січень поточного року виконано 59 рейсів загальним обсягом 6,24 млн тонн;
- Далекий Схід – 50 рейсів загальним обсягом 4,81 млн тонн;
- Чорне море – 13 рейсів загальним обсягом 1,48 млн тонн;
- Північ РФ – 15 рейсів загальним обсягом 1,77 млн тонн.

<https://usm.media/rozvidka-kitaj-zbilshiv-import-rosijskoyi-nafti-tinovim-flotom-indiya-zmenshila/>

□□ Створення Фонду підтримки транспорту України

Вітаємо підписання Угоди про створення Фонду підтримки транспорту України у Стокгольмі в межах Четвертого Діалогу високого рівня Міжнародного транспортного форуму.

Для портової спільноти України це важливий сигнал.

Морські та річкові порти зазнали значних руйнувань і

системного тиску протягом усіх років повномасштабної війни. Водночас саме порти забезпечують експорт, валютні надходження та логістичну стійкість держави.

Для нас принципово важливо, щоб у межах Фонду:

- були чітко визначені портові пріоритети
- враховані реальні потреби кожного порту
- формування проєктів відбувалося із залученням професійної портової спільноти

Важливо, що Швеція планує реалізувати перший пілотний проєкт у межах Фонду. У членів Асоціації «Укрпорт» вже є конкретні пропозиції, які можуть бути предметно розглянуті в цьому контексті.

Асоціація «Укрпорт» готова долучитися до формування портового компоненту Фонду та забезпечити експертну участь у визначенні інвестиційних напрямів.

Ми представляємо порти та людей, які працюють на місцях.

І саме їхній голос має бути почутий.

□□ Ukraine Transport Support Fund

We welcome the signing of the agreement establishing the Ukraine Transport Support Fund in Stockholm within the framework of the 4th High-Level Dialogue of the International Transport Forum.

For Ukraine's port community, this is a significant development.

Seaports and river ports have faced substantial damage and continuous pressure throughout the war. At the same time, they remain critical for exports, foreign currency revenues and national logistics resilience.

It is essential that within the Fund:

- port priorities are clearly defined
- the real needs of each port are properly assessed
- the project pipeline is shaped with the involvement of the professional port community. It is particularly important that Sweden plans to implement the first pilot project under the Fund. Members of Ukrport already have concrete proposals that could be considered within this framework.

Ukrport stands ready to contribute to the development of the

Fund's port component and provide professional expertise in defining investment priorities.

We represent the ports – and the people working on the ground.
