

Потенційних покупців Одеського припортового заводу лякають воєнні ризики, – Фонд держмайна

Найбільшим фактором, що стримує потенційних інвесторів від купівлі «Одеського припортового заводу», залишаються воєнні ризики.

У найближчі шість місяців планують виставити на продаж щонайменше чотири об'єкти, серед яких і Одеський припортовий завод (ОПЗ), заявив новий голова ФДМУ Дмитро Наталуха в інтерв'ю Forbes.

За його словами, навіть боргові зобов'язання перед Дмитром Фірташем в розмірі близько \$193 млн лякають інвесторів менше, ніж розташування заводу в Одеській області, яка перебуває під постійною загрозою обстрілів. Додатковими стримуючими факторами є окремі екологічні питання з потенційними ризиками. Водночас обговорюється й варіант відкласти продаж до стабілізації безпекової ситуації. Однак, за словами голови фонду, така логіка також містить ризики.

Голова ФДМУ вважає, що активи на кшталт ОПЗ чи Миколаївського глиноземного самі собою мають умовну цінність. Вони замислювалися як частина виробничого ланцюжка Радянського Союзу.

«Тому продаж ОПЗ для відновлення виробництва добрив – це питання, хто може дозволити собі платити високу ціну за газ або транспортування газу. І в складі якої групи цей актив можна розвивати і капіталізувати», – наголосив посадовець.

Зокрема Дмитро Наталуха зазначив, що подібні підприємства потребують стратегічного інвестора.

«І питання в тому, хто може дозволити собі не надто зважати на воєнні ризики. Хто своїм прапором, громадянством може

гарантувати безпеку активу. Як приклад – США та Індія», – поділився голова Фонду держмайна.

Нагадаємо, у серпні 2025 року Кабмін затвердив приватизацію ОПЗ із початковою ціною 4,5 млрд грн (близько \$108 млн). Це була четверта спроба продати актив.

Того ж місяця Одеський припортовий завод призупинив перевалку зерна через російський обстріл. Вже на початку вересня стало відомо, що завод працює над відновлення перевалки.

<https://usm.media/potenczijnih-pokupcziv-odeskogo-priportovogo-zavodu-lyakayut-voyenni-riziki-fond-derzhmajna/>

Кабінет Міністрів призначив в.о. голови Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства.

Про це йдеться у розпорядженні Кабміну від 06 лютого 2026 р. № 131-р.

Згідно з документом, уряд тимчасово, з 10 лютого 2026 року, поклав виконання обов’язків голови Адміністрації судноплавства на першого заступника голови цього відомства – Кононенка Юрія Володимировича.

У розпорядженні зазначено, що Юрій Кононенко перебуватиме на посаді до призначення в установленому порядку голови Адміністрації судноплавства.

<https://www.kmu.gov.ua/npas/prorishnoho-vodnoho-transportu-ta-sudnoplavstva-ukrainy-na-kononenka-iu-v-i-131>

Kernel масштабно впровадив еТТН у своїй логістиці

У Kernel заявили, що компанія першою на ринку масштабно впровадила електронні товарно-транспортні накладні (еТТН) у своїй логістиці і цифровізувала роботу 1000 перевізників. Компанія інтегрувала в єдину цифрову систему 1000 партнерських автопідприємств, 6 000 водіїв та понад 400 диспетчерів та вагарів, йдеться у пресрелізі компанії.

«Це скоротило час розрахунків, знизило ризики втрати документів і підвищило прозорість процесів. Враховуючи державний курс на цифровізацію вантажних перевезень, Kernel готовий ділитися напрацюваннями задля якісної інтеграції та швидкого масштабування еТТН як стандарту. Зокрема у компанії адаптували структуру накладної під потреби агробізнесу», – зазначили в Kernel.

Так, за сезон агрохолдинг генерує понад 240 000 товарно-транспортних накладних. Своєю чергою впровадження еТТН дозволило скоротити час перевірки коректності оформлення первинних документів на 80% та збільшити швидкість розрахунків.

Керівник фінансової служби Агробізнесу Kernel Михайло Голубаха підкреслив, що перехід на еТТН вирішив проблему затримок в розрахунках.

«Раніше нам передавали ящики паперів, які треба було перевіряти вручну, а потім повертати та переробляти при виявленні помилок. Часто документи губилися в дорозі, що блокувало оплату. Зараз процес прозорий: водій наклав підпис – ми це бачимо – оплата ініціюється. Перевізник не чекає тиждень, поки пошта доставить папери», – пояснив Михайло Голубаха.

Як зазначив директор з логістики Kernel Микола Мірошніченко, компанія інвестувала ресурс у навчання ринку.

«Ми допомогли тисячам водіїв партнерів-перевізників отримати КЕП та налаштувати процеси. А також показали, що агробізнес може бути швидшим та ефективнішим за інші галузі ринку та будь-які бюрократичні процедури», – підсумував Микола Мірошніченко.

<https://usm.media/kernel-masshtabno-vprovadiv-ettn-u-svoyij-logisticzi/>

Через Дунайські порти у 2025 році перевалили близько 9 млн тонн вантажів, – Мінрозвитку

Водночас постійні російські атаки по портах Дунайського кластеру призвели до суттєвих обмежень у функціонуванні портів.

В Ізмаїлі відбулася чергова зустріч у форматі QUAD за участі представників України, Єврокомісії, Румунії та Молдови. Про це повідомили у пресслужбі Мінвідновлення.

Зустріч була присвячена поточній ситуації в морській галузі, зокрема в Дунайському регіоні, а також наслідкам російської агресії для портової інфраструктури.

Під час переговорів учасники обговорили вплив безпекових загроз, складної енергетичної ситуації та обмежень руху транспорту на роботу портів, а також коротко- і довгострокові рішення для забезпечення стабільності логістичних ланцюгів. Окрему увагу приділили ролі дунайських портів як критично важливого резервного маршруту експорту та необхідності підвищення їхньої стійкості.

Також порушувалося питання підтримки стабільної роботи національного перевізника – Українське Дунайське пароплавство, яке працює в умовах системних атак з боку Росії.

Заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Андрій Кашуба поінформував партнерів про стан морської та річкової галузі України, а також про наслідки обстрілів портової й енергетичної інфраструктури наприкінці 2025 – на початку 2026 року.

За його словами, у 2025 році через дунайські порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ було перевалено понад 8,9 млн тонн вантажів, що дозволило зменшити навантаження на сухопутні пункти пропуску та підтримати експортні можливості України. Водночас посилення атак на дунайські порти та прилеглі міста призвело до порушень роботи енергосистеми і суттєвих обмежень у роботі портового кластеру.

Українська сторона окреслила першочергові потреби у відновленні енергогенеруючих потужностей портів, зокрема необхідність у трансформаторах і генераторах, та звернулася до ЄС із проханням розглянути можливість відповідної підтримки.

У довгостроковій перспективі учасники зустрічі обговорили посилення регіонального співробітництва, включення української ділянки Дунаю до мережі TEN-T, а також подальші кроки щодо залучення європейського фінансування на відновлення та розвиток портової інфраструктури Дунайського регіону.

Попередня зустріч представників України з Європейською комісією відбулася в січні. Ключовою метою зустрічі стало узгодження підходів до координації міжнародної допомоги.

<https://usm.media/cherез-dunaj-u-2025-rocz-i-perevalili-majzhe-9-mln-tonn-vantazhiv-minrozvitku/>

У Мінрозвитку призначили нового голову АМПУ

У Мінрозвитку призначили Миколу Кравчука на посаду голови ДП «Адміністрація морських портів України».

Про це повідомили в АМПУ.

З липня 2025 року він очолював Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрацію судноплавства).

Микола Кравчук має значний досвід у сфері управління та впродовж десяти років обіймав керівні посади на підприємствах та в державному секторі. Освіту здобув у Національній академії внутрішніх справ за спеціальністю «Правознавство». За особистий внесок у підтримку обороноздатності держави нагороджений відомчими відзнаками Збройних сил України – нагрудним знаком «За службу та звитягу» III ступеня та почесним нагрудним знаком «За сприяння війську», розповіли в АМПУ.

Нагадаємо, 9 лютого Микола Кравчук заявив, що йде з посади голови Адміністрації судноплавства.

<https://usm.media/u-minrozvitku-priznachili-novogo-golovu-ampu/>
