

Україна повністю використала квоти на експорт пшениці до ЄС у 2026 році

Україна повністю використала квоту на експорт пшениці до ЄС, що розподіляється в межах річного обсягу.

Це свідчить про високий попит на українську агропродовольчу продукцію на ринку ЄС, повідомили в УКАБ.

Станом на 1 червня 2026 року Україна активно використовує тарифні квоти в межах поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі з ЄС – DCFTA. Найвищий рівень використання спостерігається за окремими агропродовольчими товарами, зокрема – продукцією птахівництва, яйцями, пшеницею, молочною продукцією, соками, медом, цукровою кукурудзою та етиловим спиртом.

У межах оновленого режиму DCFTA квоти адмініструються за двома основними підходами, пояснили в УКАБ. Частина квот працює в режимі ліцензування та розподіляється за визначеними періодами – кварталами, півріччями або в межах річного обсягу. Інша частина квот адмініструється за принципом First Come – First Serve, коли доступний залишок зменшується в міру надходження заявок на використання квоти.

У режимі ліцензування найбільш активне використання спостерігається за продукцією птахівництва та яйцями. Зокрема, станом на 1 червня 2026 року доступні квартальні обсяги за квотами на свіже м'ясо птиці, яйця птиці та яйцепродукти були використані в повному обсязі. Важливо, що ці квоти розподіляються поквартально, тому йдеться про повне використання саме обсягу, доступного у відповідному періоді, а не про вичерпання річної квоти загалом.

Також повністю використано квоту на пшеницю, яка розподіляється в межах річного обсягу – це свідчить про високий попит на українську агропродовольчу продукцію на ринку

ЄС.

<https://usm.media/>

Російські атаки завдали українським портам понад \$1,5 млрд збитків

Прямі збитки портової інфраструктури України через російські атаки перевищили \$1,5 млрд.

Про це заявив заступник голови Всеукраїнської аграрної ради Денис Марчук під час брифінгу в Media Center Ukraine, повідомляє Delo.

За його словами, порти Великої Одеси залишаються ключовим каналом для українського аграрного експорту. Через них проходить близько 90% агропродукції, яку Україна постачає на зовнішні ринки.

Марчук зазначив, що РФ продовжує цілеспрямовано атакувати портову інфраструктуру. У 2025 році по українських портах було завдано близько 150 ударів, тоді як лише за перше півріччя 2026 року їхня кількість уже перевищила 180.

У зв'язку з цим Всеукраїнська аграрна рада підтримала звернення власників портових операторів до уряду щодо запровадження додаткових механізмів фінансової підтримки. Йдеться, зокрема, про розширення програм страхування та можливість субсидування втрат, спричинених воєнними діями.

Аналогічні звернення спрямовують і до міжнародних донорів. У ВАР наголошують, що пошкодження портової інфраструктури впливає не лише на українську економіку, а й на глобальну продовольчу безпеку, оскільки імпортери можуть не отримати українське зерно вчасно.

Крім того, атаки на порти підвищують ризики для судноплавства. Це призводить до зростання ставок фрахту та страхових платежів, що тисне на закупівельні ціни всередині країни й зменшує доходи українських агровиробників.

За оцінками ВАР, у новому сезоні Україна може експортувати від 40 до 50 млн тонн зернових. Водночас остаточні обсяги залежатимуть від урожаю та стабільності експортної логістики.

Марчук також зазначив, що Україна входить у новий сезон із більшими перехідними залишками зерна. Якщо торік вони становили менше 7 млн тонн, то зараз перевищують 9 млн тонн. Накопичення залишків частково пов'язане з атаками на порти та складнощами з експортною логістикою.

<https://usm.media/>

Портова спільнота об'єднує зусилля для супроводу реорганізації державних підприємств галузі

19 червня 2026 року в Асоціації портів України «Укрпорт» за ініціативою підприємств – членів Асоціації відбувся семінар для фахівців бухгалтерсько-фінансового та правового напрямів державних підприємств, присвячений питанням перетворення морських портів із державних підприємств (ДП) на товариства з обмеженою відповідальністю (ТОВ).

Головною проблемою такого перетворення є необхідність проходження складного перехідного періоду, що включає інвентаризацію, передачу майна, врегулювання відносин із кредиторами, а також ризики тимчасових збоїв в операційній

діяльності портів в умовах воєнного стану. Незважаючи на те, що Кабінет Міністрів України ухвалив рішення про реорганізацію з метою залучення інвестицій та впровадження сучасних стандартів корпоративного управління відповідно до практик Європейського Союзу, цей процес викликає певне занепокоєння у представників портової галузі.

Раніше повідомлялося, що до переліку державних підприємств, які підлягають реорганізації, входять сім українських морських портів.

З огляду на динамічні зміни у нормативно-правовій базі, необхідність постійного моніторингу та аналітичної роботи, обміну досвідом і напрацювання спільних пропозицій з питань економіки, фінансів та оподаткування підприємств – членів Асоціації портів України та її стейкхолдерів, в Асоціації було прийнято рішення про створення при Виконавчій дирекції АПУ «Укрпорт» постійно діючого Консультаційного комітету «Укрпорту» з питань економіки, фінансів та оподаткування підприємств.

У роботі першого засідання Комітету взяли участь фахівці морських портів Південний, Одеса, Ізмаїл, Миколаїв, Маріуполь, спеціалізованого морського порту «Ольвія», ДП «Укрводшлях», ДП «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України», а також Одеського національного морського університету.

Модератором заходу виступив Микола Михайлович Марченко – відомий в Україні фінансист та експерт з бухгалтерського обліку великих державних компаній. Протягом майже 25 років він працював головним бухгалтером таких підприємств, як Чорноморське морське пароплавство, ДП «Морський торговельний порт «Южний» та ДП «Одеський морський торговельний порт», а також був радником з економічних питань в Адміністрації Іллічівського морського порту. Сьогодні Микола Марченко є членом комісії з перетворення ДП «Морський торговельний порт «Південний» у ТОВ «МТП Південний».

Захід пройшов на високому професійному та практичному рівні. Обговорення було змістовним і жвавим, викликало значний інтерес учасників, супроводжувалося активною дискусією, обміном думками та практичним досвідом. Учасники отримали

актуальну інформацію щодо особливостей і ризиків процесу реорганізації державних підприємств портової галузі.

У заході також взяли участь Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов та Генеральний директор Асоціації Олександр Леснік.

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

Цьогоріч МТП «Чорноморськ» планує отримати 225 млн грн чистого доходу

ДП «МТП «Чорноморськ» завершило 2025 рік із чистим прибутком 229,5 млн грн та планує зберегти прибутковість у 2026 році.

Про це повідомив директор ДП «МТП «Чорноморськ» В'ячеслав Безрук у своїй колонці Liga.net.

За його словами, попри воєнну агресію підприємство за підсумками 2025 року отримало 229,5 млн грн чистого прибутку та сплатило понад 716 млн грн податків і зборів до бюджетів різних рівнів. Також порт виконав усі соціальні зобов'язання.

«Одним із ключових факторів фінансового результату стало розширення номенклатури вантажів. Упродовж року підприємство обробило близько 3,8 млн тонн вантажів, що забезпечило майже 1,4 млрд грн доходу», – поділився В'ячеслав Безрук.

Зокрема у 2026 році порт Чорноморськ планує отримати чистий дохід на рівні 225 млн грн.

Зазначимо, також у порту зросли показники контейнерних перевезень. Якщо у 2024 році МТП «Чорноморськ» обробив 5 421 TEU, то у 2025 році цей показник зріс до 21 498 TEU.

<https://usm.media/czogorich-mtp-chornomorsk-planuye-otrimati-2>

Світовий банк презентував огляд стану та викликів портової галузі України

Світовий банк представив напрацювання щодо поточного стану портової галузі та можливих напрямів її реформування.

Про це повідомили у Мінрозвитку.

У документі проаналізовано стан морських портів України в умовах повномасштабної війни, вплив безпекових обмежень на логістику, а також структурні проблеми галузі – зокрема, питання управління, фінансування та розвитку портової інфраструктури.

Окрему увагу приділено системним викликам портового сектору та акцентам, які, на думку експертів, потребують першочергового реагування з боку держави.

Запропоновані напрями реформ:

- Контроль над портовими землями: визначення та юридичне закріплення меж портів на суші й воді; інвентаризація земельних ділянок, їхнього статусу та обмежень; відновлення або створення механізмів, які дозволять портовій адміністрації мати єдиний контроль над землями в межах портів; діалог із громадами та муніципалітетами щодо передачі земель в управління портовій адміністрації з економічними стимулами (дивіденди, спільні проекти);
- Реформа портового управління: запровадження наглядової ради та чітке визначення функцій (безпека судноплавства, управління інфраструктурою, контроль концесій);
- Фінансова реформа портів: перехід від фіскального до

інвестиційно-орієнтованого підходу; забезпечення можливості реінвестування портових доходів у розвиток інфраструктури;

- Національний мастер-план портів: визначення пріоритетних портів за стратегічною роллю, вантажопотоками та інвестиційним потенціалом; узгодження розвитку портів із логістикою, залізницею та регіональним розвитком.

Експерти відзначають низку позитивних зрушень у портовій галузі України. Зокрема, щодо стійкості портової системи в умовах війни, прогресі у впровадженні сучасної моделі управління портами, а також успішному використанні концесій як інструменту залучення приватних інвестицій. Окремо підкреслюється інституційна спроможність галузі та готовність держави до подальшого вдосконалення політик у партнерстві з міжнародними фінансовими інституціями.

«Для нас ці напрацювання мають велику практичну цінність. Вони показують, що в управлінні портовою галуззю вже зроблено правильно, і водночас чітко окреслюють виклики, над якими потрібно працювати далі. Ми плануємо використовувати напрацювання Світового банку для подальших рішень, зокрема щодо розвитку концесій», – зазначив заступник міністра розвитку громад та територій Андрій Кашуба.

У представленому огляді Світовий банк окремо відзначає роль концесійних проєктів як одного з ключових інструментів розвитку та модернізації портової галузі. Експерти наголошують, що концесії дозволяють поєднати державний контроль над стратегічними активами з залученням приватного капіталу, управлінської експертизи та інвестицій у портову інфраструктуру.

Окрему увагу аналітики приділяють важливості використання концесій у контексті післявоєнного відновлення портів. За оцінкою Світового банку, саме концесійні механізми можуть стати одним із ключових каналів залучення приватних інвестицій для відбудови, модернізації та підвищення конкурентоспроможності українських морських портів у середньо- та довгостроковій перспективі.

Сторони підтвердили зацікавленість у подальшій співпраці та домовилися продовжити спільну роботу над питаннями розвитку

портової галузі, підвищення її інвестиційної привабливості та впровадження реформ, необхідних для сталого функціонування й післявоєнного відновлення морських портів України.

<https://usm.media/svitovij-bank-prezentuvav-oglyad-stanu-ta-vi-klikiv-portovoyi-galuzi-ukrayini/>
