

Фрахт із портів Дунаю різко подорожчав через дефіцит суден і черги в Суліні

Ставки фрахту для перевезення зерна з українських дунайських портів різко зросли через дефіцит доступного тоннажу та збільшення часу очікування на проходження Сулінського каналу. Про це повідомляє ASAP Agri.

За даними аналітиків, кількість костерів, готових працювати на українському напрямку, залишається обмеженою. На тлі черг у Суліні це посилює позиції судновласників і змушує фрахтувальників погоджуватися на вищі ставки.

За тиждень фрахт костерів на коротких маршрутах – до портів Мармурового моря та східного узбережжя Греції – подорожчав приблизно на \$10 за тонну.

На довгих маршрутах до Східного Середземномор'я, Італії та середземноморських портів Іспанії ставки зросли приблизно на \$20–25 за тонну.

Подорожчали й перевезення баржами: ставки збільшилися приблизно на €5 за тонну. Попит на них залишається високим, тоді як доступного флоту на ринку мало.

За даними ASAP Agri, фрахт костера для перевезення кукурудзи з Дунаю до Єгипту на початку вересня наблизився до \$100 за тонну.

<https://usm.media/fraht-iz-portiv-dunayu-rizko-podorozhchav-cherez-deficzit-suden-i-chergi-v-sulini/>

Частка імпорту дизельного через порти півдня України скоротилася до 33%

У серпні частка імпорту дизельного пального через порти півдня України скоротилася до 33% проти 50% роком раніше.

Про це повідомляє Консалтингова група «А-95», пише Enkorrr.

За словами директора «А-95» Сергія Кюна, на цьому маршруті зросли воєнні ризики, а разом із ними – фрахтові ставки та витрати на вторинну логістику. Водночас котирування пального у Північно-Західній Європі стали нижчими за середземноморські.

На цьому тлі частка поставок через західний кордон зросла до 67% проти 50% у серпні минулого року.

Поставки з Румунії скоротилися на 28% – до 121 тис. тонн, із Греції – на 58%, до 49 тис. тонн, із Туреччини – на 49%, до 18 тис. тонн.

Паралельно зростають поставки через Польщу. Зокрема, у червні група OKKO запустила стабільний канал імпорту через термінал у Гдині за угодою з польською державною компанією PERN.

Загалом у серпні Україна імпортувала 588 тис. тонн дизельного пального, що на 10% менше, ніж торік. За січень–серпень імпорт становив 4,2 млн тонн, що на 7% більше у річному вимірі.

<https://usm.media/chastka-importu-dizpalnogo-cherez-porti-pivdnya-ukrayini-skorotilasya-do-33/>

Аграрії втрачають від 50 до

90€ на тонні через блокаду українських портів, – УКАБ

В асоціації наголосили, що логістика, яку зараз перебудовують задля агроекспорту, не може у повній мірі замінити порти Чорного моря.

Додана вартість доставки до альтернативних місць становить від 50 до 90 євро на одній тонні, повідомив генеральний директор асоціації УКАБ Олег Хоменко.

За його словами, альтернативні маршрути є складними також по своїй економіці і пропускній спроможності.

«Здорожчання доставки робить українське зерно менш вигідним на ринку, вимиває гроші у фермерів і зменшує приплив валюти в країну. Ситуація ускладнюється тим, що саме зараз починається осіння посівна, коли аграріям терміново потрібні кошти, а зерно немає де зберігати й куди збувати. Найважче доведеться у грудні та січні, і якщо порти так і не запрацюють, то навесні фермери просто не матимуть грошей, щоб засіяти поля», – зазначив Олег Хоменко.

Також він акцентував на підвищенні підвищення тарифів «Укрзалізниці» на 30%. Це додатково збільшує вартість логістики для сільськогосподарських підприємств, що експортують продукцію.

«Зазначене рішення має бути переглянуте. І тимчасово ми маємо прийти до того, що це підвищення тарифів має бути відмінено на рівні уряду чи на рівні «Укрзалізниці», для того, щоб пом'якшити ситуацію із ліквідністю і вартістю логістики для сільськогосподарських і інших господарств, які експортують свою продукцію, – наголосив гендиректор УКАБ.

<https://usm.media/agrariyi-vtrachayut-vid-50-do-90e-na-tonni-cherez-blokadu-ukrayinskih-portiv-ukab/>

Дефіцит кукурудзи в ЄС розганяє ціни на далекі поставки з України

Закупівельні ціни на фуражну кукурудзу з поставкою в січні-лютому озвучуються переважно в межах €192–198/т FCA-Чоп.

Поточного тижня на українському експортному ринку зросли ціни попиту на фуражну кукурудзу нового врожаю з поставкою в січні-лютому. Про це повідомляє ІА «АПК-Інформ».

Динаміка цін на ближчі й дальші періоди поставок розходиться. Зниження цін на найближчі місяці зумовлене сукупністю логістичних і фундаментальних чинників. Квоти на європотяги до західного кордону практично викуплені під інші культури, а в жовтні-грудні очікується стрибок вартості транспорту.

Сезонний тиск від збирання нового врожаю в Україні посилюється блокуванням чорноморських портів. Додатково на європейські ціни тисне тимчасовий приплив дешевшої кукурудзи з Південної Америки та початок жнив у самій Європі.

Натомість на дальні періоди поставок формується зростаючий тренд. Спека спричинила рекордний за 19 років дефіцит кукурудзи в ЄС, що підтримує високий довгостроковий попит на українську продукцію. Через блокування глибоководних портів покупці переорієнтовуються на західний кордон та обмежене внутрішнє споживання.

Додатково підтримують ціни набуття чинності нових європейських тарифних квот (TRQ) у новому році та стриманість аграріїв у продажах – вони не хочуть фіксувати низькі поточні ціни, вичікуючи на підвищення в майбутньому.

Наразі закупівельні ціни на фуражну кукурудзу нового врожаю з поставкою в січні-лютому озвучуються переважно в діапазоні €192–198/т FCA-Чоп, що на €1–2/т більше за показники кінця

минулого тижня.

<https://usm.media/deficzit-kukurudzi-v-yes-rozganyaye-czini-na-daleki-postavki-z-ukrayini/>
