

Доходи судноплавства б'ють рекорди, але ще не перевершили рівень 1970-х

Структура нинішнього буму значною мірою залежить від геополітичних криз, подовження маршрутів та обмеження ефективної пропозиції флоту.

Про це повідомляє Splash.

Середні доходи у світовому судноплавстві у 2020-х роках стали найвищими в номінальному вираженні, однак після коригування на інфляцію нинішній бум поступається показникам 1970-х і 2000-х років. Водночас галузеві ставки у вересні 2026 року продовжують встановлювати нові рекорди.

За даними аналітиків Clarksons, кроссекторальний індекс ClarkSea минулого тижня втретє поспіль оновив історичний максимум і досяг \$66 421 на добу. Це більш ніж на 30% вище попереднього піку в \$50 714 на добу, зафіксованого у грудні 2007 року. Поточний показник майже утричі перевищує довгострокове середнє значення індексу.

Основним драйвером рекордних показників зараз є танкерний сегмент. За даними Clarksons, минулого тижня середні доходи VLCC перевищували \$600 тис. на добу, а на окремих маршрутах через Ормузьку протоку сягали \$800 тис. – \$1,5 млн на добу. Високі ставки також спостерігаються у газовозному, суховантажному, контейнерному та автомобілевозному сегментах.

Однак аналіз компанії Affinity Shipping показує, що порівнювати нинішній ринок із попередніми суперциклами лише за номінальними ставками некоректно. Середні добові доходи за всіма основними сегментами у 2020-х роках становлять близько \$28 тис. У перерахунку на долари 2026 року цей показник перевищує \$30 тис., але залишається нижчим за приблизно \$55 тис. у 1970-х та \$38 тис. у 2000-х.

За оцінкою морського економіста Мартіна Стопфорда, з 2021 року

судноплавна галузь накопичила близько \$3,1 трлн грошових коштів. Це більше, ніж обсяг коштів, який галузь генерувала під час відомого суперциклу 2004–2008 років. Водночас сучасний світовий флот значно більший, а інфляція суттєво змінює порівняння прибутковості суден різних десятиліть.

Нинішній бум також відрізняється від попередніх циклів тим, що він сформувався не одночасно в усіх сегментах. Спочатку різко зросли контейнерні ставки, потім автомобілевози та газозводи, а згодом – продуктові та нафтові танкери.

Значну частину зростання забезпечили не стільки темпи світової торгівлі, скільки скорочення ефективної доступності флоту через пандемію COVID-19, війну Росії проти України, обхід суднами Суецького каналу та порушення судноплавства в районі Ормузької протоки.

На відміну від класичних бумів, коли ставки переважно зростали через різке збільшення попиту на перевезення, нинішній цикл значною мірою підтримується саме подовженням маршрутів і геополітичними ризиками. Через обхід небезпечних районів судна проводять більше часу в рейсах, що фактично скорочує доступну пропозицію тоннажу.

Водночас масштаб замовлень нових суден поки не досяг рівнів попередніх суперциклів. За даними Affinity, глобальний портфель замовлень становить близько 22% чинного флоту, тоді як у 2008 році цей показник сягав 55%. Для танкерів співвідношення становить близько 26,5% проти 51,8% на піку 2007 року та рекордних 104,5% у 1971 році. (Splash247)

Водночас замовлення нових суден у 2026 році залишаються дуже високими. Clarksons оцінює обсяг укладених за січень–серпень контрактів у 2 128 суден загальною місткістю 59,7 млн CGT. За темпами це близько до рекордного 2007 року і приблизно вдвічі перевищує середній рівень останніх десяти років.

<https://usm.media/doxody-sudnoplawstva-bjutj-rekordy-ale-szcze-ne-pereverszyly-rivenj-1970-x/>

Суд повернув у державну власність причал в одному з Дунайських портів

За позовом Одеської обласної прокуратури суд повернув у держвласність причал, право приватної власності на який було незаконно зареєстровано за товариством.

Про це повідомляє Одеська обласна прокуратура.

У суді прокурори довели, що причал ніколи не перебував у власності відповідача, не входив до переліку майна, що підлягало приватизації, та мав залишатися у державній власності.

«Проте внаслідок реєстрації за відповідачем права приватної власності на нього він незаконно вибув із володіння держави поза її волею. Більш того, законодавство прямо забороняло приватизацію об'єктів загальнодержавного значення, у тому числі причалів усіх категорій і призначень», – пояснили у прокуратурі.

Згідно з даними Єдиного державного реєстру судових рішень, ймовірно йдеться про позов проти ПАТ «Ізмаїльський целюлозно-картонний комбінат» та причалу в Ізмаїльському порту.

«Прокурор зазначав, що причал ніколи не належав відповідачу, не входив у перелік майна, що підлягало приватизації у період 1995-2000 роках, а залишився у державній власності, проте внаслідок реєстрації за відповідачем права приватної власності на нього, незаконно вибув з володіння держави поза її волі», – зазначається на сайті реєстру.

Суди погодилися з доводами прокуратури та витребували це майно з приватної власності на користь держави.

<https://usm.media/sud-povernuv-u-derzhavnu-vlasnist-prichal-v->

Топ експортерів зернових культур України 2026 очолив «Нібулон»

Серед найуспішніших експортерів українського зерна за 2026 рік – «Нібулон», ADM Ukraine, Cargill, Kernel та Louis Dreyfus Company.

Про це йдеться у рейтингу національної бізнес-премії Ukrainian Business Award.

Рейтинг формувався за комплексом показників. Серед них: фінансові результати за 2023–2025 роки, географія експорту, тривалість роботи на українському ринку, клієнтський досвід, впізнаваність бренду, присутність у цифровому середовищі та оцінки експертного журі.

У топ-10 увійшли такі компанії:

1. Nibulon / Нібулон
2. ADM Ukraine.
3. Cargill
4. Kernel
5. Louis Dreyfus Company
6. Дельта Вілмар Україна
7. Bunge
8. Oliyar/Оліяр
9. COFCO
10. Вайтерра Україна.

<https://usm.media/top-eksporteriv-zernovih-kultur-ukrayini-2026-ocholiv-nibulon/>

В Адміністрації судноплавства відбувся семінар з запобігання корупції

В Адміністрації судноплавства відбувся семінар з питань запобігання корупції, дотримання принципів доброчесності та безпеки працівників.

Про це повідомили в Адміністрації судноплавства.

На семінарі говорили про практичне застосування вимог антикорупційного законодавства, запобігання та врегулювання конфлікту інтересів, встановлені обмеження і заборони, а також реалізацію Антикорупційної програми Адміністрації судноплавства на 2026-2028 роки.

Окрему увагу приділили питанням запобігання можливим проявам вербування працівників представниками спеціальних служб інших держав, розпізнаванню потенційних загроз та алгоритмам належного реагування у ризикових ситуаціях.

Захід провів в. о. завідувача Сектору з питань запобігання корупції Олександр Рудь.

У Адміністрації судноплавства зазначили, що такі навчальні заходи спрямовані на формування культури доброчесності, мінімізацію корупційних ризиків та підвищення рівня обізнаності працівників щодо сучасних безпекових загроз.

<https://usm.media/v-administracziyi-sudnoplavstva-vidbuvsya-seminar-z-zapobigannya-korupczii/>

Керівництво термінала «Боріваж» заявило про рейдерське захоплення, – ЗМІ

Керівництво морського зернового термінала «Боріваж» у порту Південний заявило про силове захоплення об'єкта групою невідомих осіб.

Про це повідомляє «Економічна правда» з посиланням на джерела у правоохоронних органах.

За їхніми даними, близько 07:00 29 вересня на територію морського перевалочно-складського комплексу прибули близько 50 осіб у балаклавах, які встановили фактичний контроль над об'єктом.

За повідомленням джерел видання, доступ на територію комплексу заблокували. Сімох охоронців термінала вивели за його межі, частина з них, за попередньою інформацією, звернулася до медичних закладів для фіксації тілесних ушкоджень.

Юристка ТОВ «Термінал Боріваж» Юлія Грищенко звернулася до Національної поліції із заявою про кримінальне правопорушення.

Нагадаємо, «Боріваж» раніше був пов'язаний із колишніми власниками ПриватБанку Ігорем Коломойським та Геннадієм Боголюбовим. Навколо термінала наразі тривають судові спори.

<https://usm.media/kerivnicztvo-terminala-borivazh-zayavilo-pro-rejderske-zahoplennya-zmi/>
