

Акції шести українських агрокомпаній подешевшали за тиждень

Найбільше за тиждень втратив «Агротон» – 8,2%, лише акції ІМК зросли на 0,5%.

Акції «Агротону» за минулий тиждень подешевшали на 8,2%. Це найбільше падіння серед українських агрокомпаній, що торгуються на Варшавській та Лондонській фондових біржах, пише Latifundist із посиланням на дані Eavex Capital.

Також знизилася вартість акцій «Мілкіленду» – на 5%, МХП – на 3,1%, KSG Agro – на 2,3% та «Астарти» – на 2,2%. Водночас акції ІМК подорожчали на 0,5%, а котирування «Кернела» не змінилися.

Особливо показова динаміка МХП. Тиждень тому його акції обвалилися на 16,8%, тож за два тижні компанія втратила близько 20% вартості. Капіталізація скоротилася до \$602 млн проти \$760 млн наприкінці серпня і \$944 млн у червні. Ще в серпні МХП був у плюсі від початку року на 23,6%, а тепер показує мінус 21,9%.

Від початку року позитивну динаміку серед українських агрокомпаній демонструє лише ІМК – акції компанії зросли на 17,8%.

Решта перебувають у мінусі. Найбільше втратив «Агротон» – 31,4%. Акції «Мілкіленду» подешевшали на 27,3%, KSG Agro – на 26,2%, МХП – на 21,9%, «Астарти» – на 14,4%, а «Кернела» – на 5,8%. Для порівняння: наприкінці серпня «Астарта» показувала мінус 6,5%, тобто падіння за півтора місяця прискорилося більш ніж удвічі.

Лідером за ринковою капіталізацією залишається «Кернел» із показником \$1,489 млрд. Друге місце посідає МХП із капіталізацією \$602 млн, далі йдуть ІМК – \$275 млн та «Астарта» – \$242 млн. Серед менших компаній «Агротон»

оцінюється у \$21 млн, а KSG Agro та «Мілкіленд» – по \$11 млн. Падіння котирувань збігається з кризою морського експорту. Українські агрокомпанії працюють в умовах фактичної блокади глибоководних портів Великої Одеси, де вантажопереробка скоротилася більш ніж у 15 разів. «Кернел» уже відмовився від виплати дивідендів за 2026 фінансовий рік, пояснивши це перебоями з експортом через Чорне море та потребою відновлювати пошкоджені активи.

<https://usm.media/akczyiyi-shesti-ukrayinskih-agrokompanij-pode-shevshali-za-tizhden/>

АМПУ уклала контракт на постачання лоцманського катера за понад €1 млн

Судно буде залучене до забезпечення оперативного обслуговування суден та лоцманського проведення на Дунайському напрямку.

Контракт уклали за результатами міжнародної конкурсної закупівлі, повідомили у пресслужбі ДП «Адміністрація морських портів України».

Лоцмансько-обслуговуючий катер поставлять для Ізмаїльської філії. Постачальником стане турецька суднобудівна компанія Izmir Shipyard.

«Придбання нового катера дасть змогу посилити спроможність філії виконувати службові операції, необхідні для безпечного та якісного портового сервісу. Оновлення флоту також сприятиме більш надійному забезпеченню роботи логістичної інфраструктури регіону», – розповіли в АМПУ.

Сума закупівлі становить 1 млн 377 тис. євро.

Зазначимо, закупівля реалізується в межах проєкту RELINC, який передбачає посилення критично важливих Дунайських логістичних ланцюгів та реалізується ДП «АМПУ» спільно з Міжнародним банком реконструкції та розвитку за грантового фінансування Цільового фонду багатьох донорів з підтримки, відновлення, відбудови та реформування України.

<https://usm.media/ampu-uklala-kontrakt-na-postachannya-loczman-skogo-katera-za-ponad-e1-mln/>

ЕВА та Мінінфраструктури обговорили ключові виклики портової галузі

Комітет з логістики ЕВА та заступник міністра інфраструктури приділили увагу актуальним питанням, зокрема страхуванню судноплавства.

Про це повідомили у European Business Association.

У понеділок, 19 жовтня, Комітет з логістики ЕВА зустрівся з новопризначеним заступником міністра з відновлення, інфраструктури та транспорту України Анатолієм Тіменком.

Учасники обговорили ключові виклики портової галузі та можливі напрями співпраці бізнесу й міністерства для їх вирішення.

Йшлося про Порядок компенсації інвестицій в об'єкти портової інфраструктури, реалізацію нещодавно ухваленної постанови щодо страхування судноплавства, регулювання будівництва на землях водного фонду та пропозиції змін, напрацьовані експертами Асоціації.

Окрему увагу приділили підтримці портових операторів в умовах війни, в тому числі через зменшення навантаження зі сплати орендної плати. Зокрема, Асоціація вже пропонувала відновити

пільговий механізм оренди для портової інфраструктури «Великої Одеси» на період її фактичного блокування через російські атаки.

Також обговорили необхідність забезпечення стабільної роботи Дунайського коридору, врегулювання правового статусу знищених контейнерів та роботу «морськ<https://usm.media/eba-ta-mininfrastrukturi-obgovorili-k-lyuchovi-vikliki-portovoyi-galuzi/>ого вікна».

Україна втрачає €60 млн експортної виручки щодня через атаки РФ, – Каллас

Україна через посилення російських атак на експортну інфраструктуру та судноплавство в Чорному морі втрачає близько €60 млн експортної виручки щодня.

Про це заявила висока представниця ЄС із закордонних справ і політики безпеки Кая Каллас під час пленарних дебатів у Європарламенті 20 жовтня.

За її словами, Росія активізувала удари по українських експортних маршрутах із середини липня.

Каллас наголосила, що Україна залишається одним із ключових світових експортерів агропродукції. За наведеними нею даними, на Україну припадає близько 15% світового експорту кукурудзи, 10% пшениці, 15-20% ячменю та близько половини експорту соняшникової олії.

При цьому близько 90% цих вантажів перевозять Чорноморським коридором, який Каллас назвала головним маршрутом українського зернового експорту на міжнародні ринки.

За її словами, російські атаки спрямовані на аграрну та

експортну інфраструктуру України, чорноморські й дунайські порти, прикордонні переходи, судна, судноплавні маршрути та зерносклади.

Каллас також заявила про шість атак із застосуванням, імовірно, російських дронів у Чорному морі протягом десяти днів. За її словами, це свідчить про небезпечну ескалацію загроз для торговельного судноплавства.

В ЄС водночас намагаються нарощувати альтернативні маршрути для українського експорту. За даними Каллас, із липня обсяги експорту зерна «Шляхами солідарності» ЄС зросли майже на 2 млн тонн.

Однак вона зазначила, що Росія також атакує прикордонні переходи з Молдовою, Румунією та Польщею, створюючи ризики й для сухопутних альтернатив чорноморському експорту.

Євросоюз, за словами Каллас, працює над посиленням безпеки в Чорному морі та на Дунаї, зокрема – через обмін даними морського спостереження та створення Румунією і Болгарією Чорноморського центру морської безпеки.

Також ЄС разом із Туреччиною, Індією та іншими міжнародними партнерами обговорює домовленість про свободу судноплавства в Чорному морі. Україна підтримала таку ініціативу, тоді як Росія її відхилила, заявила Каллас.

<https://usm.media/ukrayina-vtrachaye-e60-mln-eksportnoyi-virus-hki-shhodnya-cherez-ataki-rf-kallas/>

Судна не можуть дістатися українських портів на Дунаї через чергу на Суліні

Близько 80 суден очікують проходу через Суліну, тоді як

частина причалів в українських дунайських портах залишається вільною.

Про це повідомила операційна менеджерка Avalon Shipping Катерина Кононенко.

За її словами, напередодні в порту Рені три причали були вільними, тоді як судна продовжували чекати на рейді Суліни. Кононенко зазначила, що вантажі готові до відправлення, причали – до прийому суден, однак самі судна не можуть дістатися портів через чергу на каналі.

Відстань між рейдом Суліни та портами призначення становить близько 70 морських миль, однак через затримки вантажні операції не розпочинаються. У результаті зростають витрати на демаредж та інші логістичні витрати для фрахтувальників. За словами Кононенко, частина цього фінансового навантаження зрештою перекладається на українських агровиробників і експортерів.

Як приклад вона навела розрахунок: за умови середнього дедвейту близько 5 тис. тонн для 80 суден у черзі йдеться приблизно про 400 тис. тонн незадіяної суднової місткості. Ця тоннажність могла б використовуватися для перевезення вантажів і підтримувати роботу дунайських портів, однак фактично простоє в очікуванні проходу через канал.

Кононенко наголосила, що Дунай має залишатися одним із ключових маршрутів українського експорту, однак нинішні затримки знижують ефективність його використання.

<https://usm.media/sudna-ne-mozhut-distatisya-ukrayinskih-porti-v-na-dunayi-cherez-cherгу-na-sulini/>
