

У «Нібулоні» призначили нового керівника з розвитку стратегічних напрямів бізнесу

До команди «Нібулону» на посаді керівника з розвитку стратегічних напрямів бізнесу приєднався Віталій Єфімов.

Єфімов – управлінець із понад 20-річним досвідом роботи на керівних посадах у міжнародних та українських компаніях секторів FMCG та агробізнесу, повідомили в «Нібулоні».

Професійний шлях розпочав у компанії British American Tobacco, де сформував експертизу в системному управлінні, розвитку продажів та побудові ефективних бізнес-процесів.

Протягом останніх десяти років Єфімов спеціалізується на аграрному напрямі. Обіймав керівні посади в компаніях «Агроцентр Єврохім Україна», «Украгроком», «Полімер Трейдинг» та інших, де відповідав за закупівлю, продажі та розвиток дистрибуційних напрямів.

У «Нібулоні» Віталій Єфімов відповідатиме за стратегічний розвиток нових напрямів бізнесу: формування довгострокової стратегії із відповідальністю за фінансовий результат, організацію ланцюжків постачання, оптимізацію логістичних процесів із побудовою повної системи реалізації тощо.

<https://usm.media/u-nibuloni-priznachili-novogo-kerivnika-z-rozvitku-strategichnih-napryamiv-biznesu/>

Розвідка: Китай збільшив

імпорт російської нафти «тіньовим флотом», Індія – зменшила

Загалом у січні танкери «тіньового флоту» вивезли з РФ 14,3 млн тонн нафти – на 1,41 млн тонн менше, порівняно з попереднім місяцем.

На початку року кількість активних танкерів «тіньового флоту» РФ зменшилася на 9 одиниць, повідомила Служба зовнішньої розвідки.

У січні 2026 року зафіксовано 138 танкерів, які використовувалися для експорту нафти й нафтопродуктів. Із них – 117 суден із ядра «тіньового флоту», проти 96 з них уже запроваджені санкції. Водночас привернули увагу чотири нові судна, що раніше не потрапляли в поле зору.

У січні танкери здійснили 18 STS-операцій переважно в акваторіях Японського (Находка) та Південно-Китайського (Гонконг) морів, поблизу берегів Малайзії (E0PL) із подальшою доставкою російської нафти до Китаю.

Найбільше рейсів у січні (51) підсанкційні танкери здійснили до Китаю (4,99 млн тонн) – на 0,398 млн тонн більше, порівняно з попереднім місяцем. Водночас обсяги нафти, доставленої до Індії, зменшилися на 2,27 млн тонн – до 3,22 млн тонн (29 рейсів).

До Туреччини у січні підсанкційні танкери здійснили вісім рейсів (0,904 млн тонн), до Сирії та Грузії – чотири рейси (0,391 млн тонн). Також за перший місяць 2026 року танкери «тіньового флоту» здійснили 45 рейсів до невстановлених країн та перекачали 4,81 млн тонн російської нафти – на 0,25 млн тонн більше, порівняно з груднем 2025 року.

Найбільша кількість рейсів та обсягів експортованої нафти й нафтопродуктів припадають на порти РФ Балтійського моря та Далекого Сходу. Зокрема:

- в Балтійському морі за січень поточного року виконано 59 рейсів загальним обсягом 6,24 млн тонн;
- Далекий Схід – 50 рейсів загальним обсягом 4,81 млн тонн;
- Чорне море – 13 рейсів загальним обсягом 1,48 млн тонн;
- Північ РФ – 15 рейсів загальним обсягом 1,77 млн тонн.

<https://usm.media/rozvidka-kitaj-zbilshiv-import-rosijskoyi-na-fti-tinovim-flotom-indiya-zmenshila/>

Делегація Всесвітньої продовольчої програми ООН відвідала порт Чорноморська

У Чорноморській філії ДП «АМПУ» відбулася робоча зустріч із делегацією Всесвітньої продовольчої програми ООН в Україні.

Про це повідомили у Адміністрації порту Чорноморськ.

Представники програми ООН ознайомилися з операційною діяльністю, технологічними процесами експорту зернових вантажів і безпековими рішеннями, які дозволяють порту стабільно працювати навіть в умовах війни.

Представник та директор Офісу ВПП ООН в Україні Річард Рейган підкреслив стратегічну роль українських портів у забезпеченні глобальної продовольчої безпеки.

«Україна продовжує відігравати роль світового гаранта продовольчої стабільності. Чорноморськ є критично важливою ланкою в нашому ланцюгу постачання. Ми бачимо професійну роботу, яка дозволяє оперативно доставляти допомогу країнам, що найбільше її потребують. Наша співпраця – приклад того, як логістика рятує життя», – прокоментував він.

Начальник Адміністрації морського порту Чорноморськ Олексій Маляренко зазначив, що підприємство продовжує стабільну роботу

попри постійні безпекові виклики. Порт працює, попри дронів та ракетні атаки, а також пошкодження портової та енергетичної інфраструктури.

<https://usm.media/delegacziya-vsesvitnoyi-prodovolchoyi-programi-on-vidvidala-port-chornomorska/>

У напрямку портів Одещини скорочуються затори вагонів-зерновозів

Скороченню сприяє збільшення обсягів вивантаження вагонів у портах Великої Одеси – наразі показник становить 1122 вагони на добу.

Про це повідомив заступник директора департаменту технології перевезень та комерційної роботи АТ «Укрзалізниця» Валерій Ткачов під час онлайн-наради з учасниками ринку.

За його словами, станом на 12 лютого кількість завантажених зернових вагонів, що рухаються у напрямку портів Великої Одеси, скоротилася до 9336 одиниць проти 9850 тиждень тому.

«Потрохи починаємо ці затори розбирати. Ситуація залишається важкою через удари по інфраструктурі – вузлових станціях, тягових підстанціях, енергетиці. Однак ми працюємо і поступово покращуємо показники», – зазначив Валерій Ткачов.

За 10 днів лютого Укрзалізниця перевезла 932,4 тис. тонн зернових вантажів. Це на 2% (+15,3 тис. тонн) більше, ніж у січні, проте на 11% менше, ніж за аналогічний період минулого року. Середньодобове навантаження зерна становить 72,25 тис. тонн, що на 10% менше показника січня.

В експортному сполученні перевезено 846,8 тис. тонн зерна – на 3% більше, ніж у січні. Із цього обсягу 762,7 тис. тонн (майже

90%) спрямовано до портів, а 84,1 тис. тонн (10%) – до західних прикордонних переходів.

Читайте також: USDA зменшив прогноз експорту української кукурудзи на 2025/26 МР.

<https://usm.media/u-napryamku-portiv-odeshhini-skorochuyutsya-zatori-vagoniv-zernovoziv/>

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/>
