

В порту Чорноморська обрали підрядника для ремонту дороги

Чорноморська філія ДП «АМПУ» обрала компанію, якій заплатять за реконструкцію частини автодороги та накопичувача вантажних автомобілів.

Про це пише «Інтент» з посиланням на тендер, оприлюднений у системі електронних закупівель Prozorro.

Зазначається, що закупівлю провели у форматі відкритих торгів з особливостями і єдиним учасником її стало товариство з обмеженою відповідальністю «Паритетбудінвест».

В разі укладання угоди компанія розраховує на 93 мільйони 273,8 тисячі гривень.

За даними сервісу YouControl, ТОВ «Паритетбудінвест» зареєстроване у 2019 році в Чорноморську. Також відомо, що компанія у квітні виграла 12-мільйонний тендер від Управління дорожнього господарства Одеської міської ради на поточний ремонт вулично-дорожньої мережі комунальної власності міста.

Раніше USM повідомляв, що АРМА шукає управителя для комплексу причалів Чорноморського рибного порту

<https://usm.media/v-portu-chornomorska-obrali-pidryadnika-dlya-remontu-dorogi/>

УДП покращило ефективність роботи річкового флоту, – Мінрозвитку

У Мінрозвитку заявили, що середньомісячний обсяг

вантажоперевезень Дунаєм збільшився на 43% з початку року. Про це повідомили у Міністерстві розвитку громад та територій України.

«Станом на вересень 2025 року ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) демонструє стале покращення виробничих і фінансових результатів. Підприємство збільшує обсяги перевезень, зменшує збитки, стабілізує грошові потоки та впроваджує сучасні стандарти корпоративного управління», – йдеться у повідомленні.

Зокрема за даними відомства, УДП змогло значно підвищити ефективність роботи річкового вантажного флоту. Порівняно з першим кварталом, у третьому:

- середня кількість караванів зросла у 3,8 раза;
- середньомісячний обсяг перевезень річковим флотом збільшився на 43%;
- обсяги зворотного завантаження суден збільшилися удвічі.

Підприємство також веде перемовини з фрахтувальниками морського флоту щодо нових маршрутів і умов перевезень, що розширить географію діяльності у четвертому кварталі.

Завдяки заходам з оптимізації витрат і підвищення управлінської дисципліни:

- операційні збитки скоротилися у 1,5 раза, а чистий збиток зменшився у 1,8 раза;
- питома вага постійних витрат у собівартості знизилася на 8%, а адміністративні витрати скоротилися майже вдвічі;
- середньомісячні надходження грошових коштів зросли на 46%, а постійні операційні платежі скоротилися на 10%.

«Також за підтримки Програми розвитку ООН в Україні та Уряду Японії розпочато аналіз системи запобігання корупції на підприємстві – ще один крок до підвищення доброчесності та прозорості», – зазначили у відомстві.

Мінрозвитку зазначило, що продовжує роботу над залученням пільгового фінансування для модернізації флоту УДП, що стане наступним етапом оновлення компанії.

<https://usm.media/udp-pokrashhilo-efektivnist-roboti-richkovogo-flotu-minrozvitku/>

В агрохолдингу Kernel намагаються відсудити термінал на Дунаї

Люксембурзька компанія Tzedakah Funds претендує на термінал у Рені, власником якого є Kernel.

Мова йде про контроль над логістичним підприємством «Рені-Термінал», що розташоване на Дунаї, пише LIGA ZAKON.

Видання зазначає, що вимоги на термінал висуває теперішній або колишній зять Геннадія Боголюбова з оточення одіозного олігарха Ігоря Коломойського. Так, колишній в.о. генерального директора НСК «Олімпійський» та нев'їзний в Україну Дмитро Чернявський з трьома громадянствами (українським, хорватським та російським), використовує люксембурзьку компанію Tzedakah Funds, згідно з даними сервісу LIGA360, для отримання контролю над підприємством «Рені-Термінал».

Як пишуть ЗМІ, у 2016 році Tzedakah Funds виділила 1,45 мільйона євро, як позику для компанії Janolio Holdings, що пов'язана з Олександром Адарічем (колишній голова Євробанку, який на сьогодні перебуває в розшуку через справу щодо заволодіння активами кредитора на понад 420 мільйонів гривень).

Гарантією для повернення позики 27 жовтня 2017 року у домовленостях між юридичними особами була вказана частка саме ТОВ «Рені-Термінал» у розмірі 100%.

«Компанія Tzedakah Funds заявляє, що у 2018 році їй не повернули позику, але при цьому у «Рені-Термінал» збільшили статутний капітал майже на 18 мільйонів гривень із залученням компанії Danube Terminal Service, яка ймовірно теж пов'язана з Адарічем. При цьому компанії не повідомили про зміну розміру статутного капіталу. Як результат, це призвело до того, що її

частка у «Рені-Термінал» зменшилася зі 100% до 80,5%. Саме ці зміни й стало основою для звернення до суду в майбутньому», – йдеться у матеріалі.

До 2021 року компанії Nolper Holdings, яка зареєстрована на Кіпрі та ймовірно, пов'язана з Адарічем, перейшла у власність 100% у терміналі на Одещині. Зокрема у січні 2022 року Tzedakah Funds Чернявського спробувала реалізувати право заставотримача й зареєструвала 100% частки на себе. Того ж року влітку Міністерство юстиції України задовольнило скаргу Nolper Holdings і скасувало реєстраційну дію.

Завдяки рішенню Мін'юсту компанії з орбіти Адаріча повернули повний контроль над «Рені-Термінал». Через п'ять місяців підприємство викупила компанія «Рені-Оіл», співзасновником якої у реєстрах був вказаний Ігор Адаріч – син Олександра Адаріча.

Вже у 2023 році повний контроль над «Рені-Оіл» перейшов до Андрія Веревського, який володіє компанією Kernel. Агрохолдинг викупив компанію з активами «Рені-Термінал» у складі за \$24,75 млн. Остаточно актив увійшов у структуру холдингу 18 березня 2024 року.

Зазначимо, наразі судова справа щодо контролю над «Рені-Термінал» триває.

<https://usm.media/v-agroholdingu-kernel-namagayutsya-vidsuditi-terminal-na-dunayi/>

Заступник міністра розвитку громад відвідав порти на півдні України, а також

Під час робочої поїздки також пройшли наради щодо безпеки працівників і захисту критичної інфраструктури, повідомляє Мінрозвитку громад та територій України.

Зокрема заступник міністра Андрій Кашуба перевірів стан укриттів у портах дунайського регіону, а також пункти незламності, які готові до роботи у можливих надзвичайних ситуаціях.

У морських портах зараз діє 30 стаціонарних укриттів і 21 мобільна захисна споруда, до кінця року планується облаштувати ще 28 споруд.

«Окрему увагу під час поїздки приділили безпековому аспекту перевалки у портах різних видів вантажів, зокрема – небезпечних», – йдеться у повідомленні.

У відомстві розповіли, що вже напрацювали відповідні пропозиції та ініціативи щодо небезпечних вантажів, які передали до відповідальних органів для врахування під час ухвалення рішень.

У Мінрозвитку зазначили, що через морський коридор уже пройшло понад 150 мільйонів тонн вантажів, із них понад 90 мільйонів тонн зерна доставлено у 55 країн світу.

Нагадаємо, у ніч проти 22 жовтня російські безпілотники пошкодили термінали в порту Ізмаїла. Внаслідок нічної атаки пошкоджені термінали та об'єкти портової інфраструктури.

<https://usm.media/u-portah-na-dunayi-perevirili-stan-ukrittiv-i-punktiv-nezlamnosti/>

Дорога логістика і млявий попит: Україна втрачає китайський ринок кукурудзи

Експортери фактично втратили китайський напрямок як стабільний канал збуту кукурудзи.

Україна практично вибула з ринку кукурудзи Китаю, поступившись позиціями Бразилії та РФ. Про це повідомила брокерка компанії Atria Brokers Дар'я Марченко, пише Elevatorist.

Так, попит Китаю на українську кукурудзу залишається вкрай низьким порівняно з попередніми роками, тоді як Бразилія зміцнила свої позиції завдяки нижчим цінам і стабільним поставкам.

«Єдине вузьке вікно можливостей – це, якщо до кінця року знизяться внутрішні ціни та з'явиться невикористаний обсяг у квоті Китаю. Тоді, можливо, вдасться відправити одне-два судна – але лише як виняток», – зазначила Марченко.

З липня по вересень Китай імпортував 10–12 суден бразильської кукурудзи, використавши частину річної квоти на імпорт 7,2 млн тонн. Із цього обсягу лише близько 40% доступно для приватного сектору, тоді як приблизно 2 млн тонн зарезервовано для не-ГМО кукурудзи.

Нині бразильська кукурудза постачається до Китаю за ціною близько \$245/т CIF, тоді як російські трейдери пропонують поставки по \$250/т CIF. Для порівняння, українська кукурудза з урахуванням фрахту коштує близько \$259/т CIF, що позбавляє її конкурентних переваг.

«Навіть контейнерні поставки з України – приблизно на \$10/т дешевші – залишаються в межах 240-х доларів за тонну, що не дозволяє нам конкурувати», – пояснила брокерка.

Ситуацію посилює і внутрішня політика Китаю: уряд активно викупує зерно у місцевих фермерів, стримуючи імпорт.

Також напередодні USM інформував, що нові тарифні квоти ЄС

скоротять український експорт на \$1,1 млрд щороку.

<https://usm.media/doroha-logistyka-i-mliavyj-popyt-ukrajina-wt-raczaie-kytajsikyj-rynok-kukurudzy/>
