

ЄС у вересні може затвердити збільшені квоти на українську агропродукцію

Це дозволить зберегти обсяги торгівлі, досягнуті за час дії автономних торговельних преференцій (АТР) у 2022–2024 роках.

Рада ЄС у вересні розгляне оновлену угоду про вільну торгівлю з Україною, яка передбачає суттєве розширення квот на експорт чутливої агропродукції. Про це повідомляє «Інтерфакс-Україна».

Очікується, що це знизить ризики втрати до \$800 млн для українських експортерів. Рішення Ради ЄС буде ухвалене у редакції, вже схваленій Єврокомісією у червні, попри спроби деяких країн переглянути домовленості. Після голосування у Раді документ має затвердити Комітет асоціації Україна–ЄС.

За новими умовами найбільше зростуть квоти на продукцію, що формує основу українського аграрного експорту морем:

- пшениця – на 30% (до 1,3 млн т),
- кукурудза – на 53% (до 1 млн т),
- ячмінь – на 22% (до 450 тис. т),
- м'ясо птиці – на 33,3% (до 120 тис. т).

Водночас значно збільшуються квоти на перероблену продукцію з високою доданою вартістю: мед (+483%, до 35 тис. т), цукор (+400%, до 100 тис. т), сухе молоко (+208%, до 15,4 тис. т), оброблені томати (+150%, до 25 тис. т) та інші.

За словами віцепрем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції Тараса Качки, 21 із 34 оновлених квот перевищують фактичний експортний максимум, зафіксований під час дії АТР. Це створює передумови для стабільного використання української портової інфраструктури, яка у 2025 році залишається головним каналом експорту зерна та продуктів переробки до ЄС.

Окремі квоти (зокрема на пшеницю, кукурудзу, мед, ячмінь та яйця) дещо нижчі за показники 2024 року, однак, за словами

урядовця, умови торгівлі дозволять зберегти реальні обсяги. Як писав USM, частка зернових, що йдуть до портів залізницею, у серпні зросла до 95%.
<https://usm.media/eu-w-veresni-morzse-zatverdyty-zbiljszeni-kwoty-na-ukrajinsjku-agroprodukciju/>

Фрахт з України дорожчає у сегментах Panamax і Handysize

На Чорноморському ринку морських перевезень фіксується зростання ставок на великі та середні тоннажі.

Фрахтовий ринок Чорного моря отримав підтримку завдяки новим заявкам на відправлення вантажів на кінець серпня – початок вересня. Про це пише ASAP Agri.

За словами аналітика Павла Лисенка, власники суден Handysize та Panamax підвищують ставки, тоді як у сегменті Coaster суттєвих змін не відбулося.

Зокрема, фрахт суден типу Panamax для перевезення кукурудзи з українських глибоководних портів до Південного Китаю оцінюється у 45–46 доларів США за тонну, що на 1 долар більше порівняно з попереднім тижнем.

У сегменті Handysize відправлення 30 тис. тонн кукурудзи до Східного узбережжя Італії зросло на 1 долар – до 19–20 дол./т.

Натомість ставки Coaster для партій 6 тис. тонн кукурудзи з українських дунайських портів до Італії залишаються на рівні 31–32 дол./т. Також стабільними залишаються ставки на перевезення баржами: транспортування 1–3 тис. тонн кукурудзи з Ізмаїла або Рені до Констанци оцінюється у 13 євро за тонну.

Також напередодні USM повідомляв, що порт «Південний» виконав річний план перевалки, обробивши 9 млн тонн вантажів.

<https://usm.media/fracht-z-ukrajiny-dororzszaje-w-segmentax-pa>

Білгород-Дністровський порт остаточно перейшов у приватну власність

27 серпня, завершився процес переходу права власності на єдиний майновий комплекс ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт».

Про це сьогодні, 28 серпня, повідомила у Facebook директорка Білгород-Дністровського порту Оксана Кіктенко.

У своєму дописі Оксана Кіктенко перелічила основні події приватизації ДП «БДМТП», де ще раз нагадала, що з наказу ФДМУ про прийняття рішення про приватизацію порту пройшло понад п'ять років.

«Дякую всім, хто приймав державні рішення щодо спасіння підприємства та допомагав у підготовці порту до аукціону», – зазначила Кіктенко.

Нагадаємо, Білгород-Дністровський морський порт після 12 невдалих спроб продали на аукціоні у листопаді минулого року. Переможцем торгів стала компанія «ТОП-ОФФЕР».

Раніше USM розповідав, що у Білгород-Дністровському МТП звинуватили АМПУ в зриві залучення інвесторів у портову галузь.

<https://usm.media/bilgorod-dnistrovskij-port-ostatochno-perejshov-u-privatnu-vlasnist>

Блокування імпорту добрив до портів може спричинити ріст цін на продукти в Україні, – ВАР

Обмеження на ввезення добрив у порти України може завдати шкоди не лише аграріям, а й економіці загалом.

Про це заявив заступник голови Всеукраїнської Аграрної Ради Денис Марчук в етері телеканалу «Суспільне».

За його словами, комплексні добрива, на відміну від окремих марок аміачної селітри, є повністю вибухобезпечними та не підтримують горіння. Тому будь-які обмеження на їх ввезення в українські порти є необґрунтованими з погляду безпеки, але водночас завдають шкоди сільському господарству та економіці України загалом.

«Комплексні добрива мають бути обов’язково допущені до портів Великої Одеси. Ми не можемо самі себе забезпечити виробництвом, тому імпорт є життєво необхідним. Блокування призводитиме до росту цін на добрива», – підкреслив Денис Марчук.

Зокрема станом на сьогодні аграрії не мають можливості внести добрива при підготовці до посіву озимих. Перспектива втрат урожаю – 30–50%.

«Такі наслідки відчують усі – від одноосібників до великих агрокомпаній. Менше експортуватимемо, а отже буде менше валютної виручки. Через простій суден і штучні обмеження зростатиме кінцева вартість не лише добрив, а й продукції аграріїв, новий урожай – як озимих та ярих культур, так і овочів. Без добрив не буде ні закладеної врожайності, ні якості продукції, а це призведе до подорожчання продовольства

на полицях магазинів», – пояснив заступник голови ВАР.

Як раніше повідомляв USM, АМЕУ звернулась до влади щодо наказу, який забороняє добрива в портах України.

<https://usm.media/blokuvannya-importu-dobriv-do-portiv-mozhe-s-prichiniti-rist-czin-na-produkti-v-ukrayini-var/>

Колишній термінал «Олімпекс» у порту Одеси планують запустити цієї осені

Компанія Lavanda Spectrum, яка управляє колишнім терміналом «Олімпекс» в Одеському порту, планує залучати вантажі завдяки співпраці з фермерами та агрохолдингами.

Про це розповів партнер інвестиційного фонду Argentem Creek Partners Джон Паттон в інтерв'ю LIGA.net.

За його словами, попередні власники використовували термінал «Олімпекс» для експорту «сірого зерна», уникаючи податків та орендних платежів. Наразі активом управляє компанія Lavanda Spectrum.

«Вона консолідує активи, проведе аудит, інвестує в ремонти, сплачуватиме податки й забезпечуватиме робочі місця. Компанія зосередиться на підвищенні ефективності та зростанні продажів, використовуючи досвід Карла Стурена в агросекторі», – зазначив Паттон.

Відновлення операцій на терміналі очікується восени 2025 року. Втім процес, за його словами, може затягнутися.

«Ми дуже на це сподіваємося. Втім, процес може затягнутися через обсяги роботи після виведення активів Грозою, Науменком і пов'язаною з ними Sunolta. Графік оновлюється щотижня», – розповів партнер Argentem Creek.

Попри надлишкові потужності українських портів, компанія планує залучати вантажі завдяки співпраці з фермерами та агрохолдингами. Паттон зазначив, що завдання Lavanda Spectrum – знайти оптимальний бізнес-профіль для прибутковості, незалежно від того, чи йдеться про експорт, імпорт чи транзит. Нагадаємо, на початку серпня 2025 року американські інвестори остаточно взяли контроль над зерновим терміналом в Одесі.

Раніше між GNT і її кредиторами ACP та Innovatus Capital Partners точився затяжний конфлікт, що супроводжувався звинуваченнями у шахрайстві на десятки мільйонів доларів і арештом Науменка у травні 2025 року. Верховний Суд України врешті ухвалив передачу терміналу новим власникам.

<https://usm.media/kolishnij-terminal-olimpeks-u-portu-odesi-planuyut-zapustiti-cziyeyi-oseni/>
