

Миколаївські порти не можуть запрацювати через загрозу з боку Росії, – Віталій Кім

Голова ОВА ще раз наголосив, що з міркувань безпеки відновлення судноплавства в регіоні наразі неможливе. Про це очільник Миколаївської військової адміністрації Віталій Кім розповів в інтерв'ю «Новини. Live».

Зокрема, Кіма спитали, наскільки сьогодні реально відновити судноплавство в регіоні.

«Ми цього дуже хочемо, але, на жаль, робити цього поки що не можна. Адже логістичний шлях суден проходить в кілометрі від ворога. Останній раз, коли у нас виходили дві баржі, росіяни атакували їх простою зброєю, зокрема ручними протитанковими системами. На жаль, загинуло дві особи, постраждали судна. Тому поки така військова ситуація: порти не можуть бути відкриті», – зазначив очільник ОВА.

Посадовець також додав, що в Очакові «вже з берега видніється окупована територія».

«Там вузький канал, яким має пройти судно, і до нього там можна дістати з кулемета. Жодним чином цього не змінити. Єдиний шлях – деокупація Кінбурнської коси та прилеглих територій. Проте росіяни можуть заважати нормальній навігації простою зброєю, бо до одеських портів вони дістають лише важкими дронами та ракетами, яким можна протидіяти», – зауважив Кім.

Раніше Віталій Кім поділився думкою, що Миколаївські порти не зможуть запрацювати до завершення війни.

<https://usm.media/mikola%dl%97vski-porti-ne-mozhut-zapraczyuvati-cherez-zagrozu-z-boku-rosi%dl%97-vitalij-kim/>

Міноритарії Kernel подали запит на викуп акцій

Kernel Holding S.A. повідомила про запуск продажу акцій міноритарними акціонерами мажоритарію – компанії Namsen Limited.

Про це пише Latifundist із посиланням на повідомлення на Варшавській фондовій біржі.

Раніше Комісія з нагляду за фінансовим сектором у Люксембурзі (CSSF) офіційно внесла Kernel до переліку компаній, які мають акціонера з понад 95% частки у власності, і щодо яких можна застосовувати процедуру sell-out чи squeeze-out. Також CSSF опублікувала юридичний висновок, згідно з яким Namsen дійсно володіє понад 95% акцій компанії.

Namsen у відповідь на звернення міноритаріїв підтвердила готовність викупити їхні акції. Запропонована ціна викупу – 19,45 злотих за акцію. Оцінку справедливої вартості провела компанія KPMG Tax and Advisory.

Тепер міноритарні акціонери мають місяць для оскарження запропонованої ціни. Після цього, якщо оскарження не буде достатньо аргументованим, CSSF може вирішити провести другу процедуру оцінювання, а після неї вже самостійно визначити ціну sell-out. Тоді всі міноритарії зможуть вирішити, чи приєднуватись до sell-out і продавати акції по цій ціні Namsen, чи ні.

Також Namsen у межах sell-out не може змусити міноритарних акціонерів продати акції. Однак може ініціювати процедуру squeeze-out, за якої всі міноритарні акціонери будуть зобов'язані продати акції по справедливій ціні, визначеній незалежним експертом і погодженій CSSF. Однак поки невідомо, чи планує Namsen оголошувати squeeze-out.

Раніше USM повідомляв, що капіталізація Kernel зросла до \$1,47 млрд.

<https://usm.media/minoritari%dl%97-kernel-podali-zapit-na-vikup-akcij/>

Порти України стабільно нарощують контейнерообіг, – АМЕУ

За перше півріччя (січень-червень) 2025 року морські порти України обробили 96 298 TEU.

Про це повідомляє Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ).

«Попри війну, обстріли та численні виклики світової логістики – українські порти показують стабільне зростання контейнерообігу. Згідно з інформацією, якою володіє АМЕУ, за перше півріччя (січень-червень) 2025 року морські порти України обробили 96 298 TEU», – йдеться у повідомленні.

З них:

- Експорт – 48 716 TEU
- Імпорт – 44 495 TEU
- Транзит – 3 087 TEU.

Зазначимо, найбільше контейнерів експортували у порту Чорноморськ – 33 675 TEU, своєю чергою Одеський порт експортував 15 041 TEU. Щодо імпорту порт Чорноморськ імпортував 31 703 TEU, порт Одеса – 12 771 TEU, порт Рені – 21 TEU. Транзитом через порт Одеси пройшло 3 079 TEU, через порт Чорноморська – 8 TEU.

Як раніше повідомляв USM, у липні 2025 року порт Чорноморська першим прийняв лінійне контейнерне судно.

Порти Польщі зазнають збитків через відсутність українського зерна

Польські транспортні компанії, порти та перевантажувальні термінали скаржаться на збитки через відсутність перевалки українського зерна.

Про це пише Rail.insider із посиланням на Rynek infrastruktury.

Понад рік на польських кордонах виникає значна проблема через відсутність імпорту товарів, зокрема зерна з України.

«Ми розуміємо, що надходження української сировини, сільськогосподарської продукції та зерна на польський ринок є поганим і ніколи не має траплятися. Однак ми повинні розрізняти дві речі: дозвіл на транзит, а отже, прибуток для польських портів та перевантажувальних терміналів, і дозвіл на введення товарів в обіг. Ми вважаємо, що блокування перевалки продукції з України в Польщі є болісним для нашої економіки», – зауважила генеральна директорка групи CSL Лаура Головач.

У компанії додали, що відсутність імпорту товарів призводить до величезних витрат і загрози звільнень. Ця ситуація потребує дій з боку національних органів влади, зокрема Міністерства інфраструктури.

«Імпорт, особливо зерна з України, призупинено вже понад рік. Польські термінали несуть дуже високі витрати на обслуговування. Ми також помітили, що деякі країни, такі як Румунія, Німеччина та Туреччина, мають велику кількість збіжжя

з України у своїх портах. Ці країни здатні працювати таким чином, аби обробляти перевезення сировини, одночасно запобігаючи її розподілу на своїх внутрішніх ринках. На жаль, у Польщі ця ситуація була занедбана. У результаті транспортні компанії, порти та перевантажувальні термінали зазнають збитків», – наголосила Лаура Головач.

Зауважується, що транзит через Польщу здійснюється легально та контролюється національними органами влади. Транспортні компанії висловлюють прагнення, аби під час транзиту української агропродукції перевалка відбувалася через польські термінали, а потім товари транспортувалися до інших країн.

Представниця транспортної компанії також зазначила, що польська влада приділяє велику увагу безпеці та контролю якості товарів і документів.

«Проблема, безумовно, полягає в повільності процедур оформлення на кордоні. Іноді вони тривають до кількох днів, не лише з України, а й з інших напрямків. Необхідно проаналізувати весь ланцюг постачання, оскільки галузь зараз зазнає збитків, що, своєю чергою, впливає на національну економіку та наш ВВП», – прокоментувала Лаура Головач.

Вона також попередила про те, що поточна ситуація може призвести до банкрутства місцевих транспортних компаній.

Як раніше повідомляв USM, польські виробники олії просять скасувати ембарго на український ріпак.

<https://usm.media/porti-polshhi-zaznayut-zbitkiv-cherez-vidsutnist-ukra%dl%97nskogo-zerna/>

Капіталізація Kernel зросла до \$1,47 млрд

Протягом тижня курс акцій українських аграрних компаній, що

торгуються на Варшавській фондовій біржі, був різноспрямованим.

З 21 по 27 липня курс акцій чотирьох українських агрохолдингів на фондових біржах продемонстрував різну динаміку, повідомляє Latifundist.

За даними Eavex Capital, ринкова капіталізація агрохолдингів змінилася наступним чином:

- Kernel – зросла на 0,4%, до \$1,471 млрд;
- МХП – знизилась на 4,4%, до \$559 млн;
- «Астарта-Київ» – знизилась на 4%, до \$334 млн;
- ІМК – знизилась на 7,5%, до \$266 млн;
- «Агротон» – зросла на 1,2%, до \$30 млн;
- «Мілкіленд» – зросла на ▲1% до \$17 млн.

Раніше USM повідомляв, що акції Kernel на Варшавській біржі продовжили зростати.

<https://usm.media/kapitalizacziya-kernel-zrosła-do-147-mlrd/>
