

Судновласники «костерів» зрівняли ставки для Дунаю і глибоководних портів, – ASAP Agri

Власники костерів частіше пропонують однакові фрахтові рівні для рейсів і з ПОС, і з дунайських портів.

У третій декаді лютого ситуація на українському фрахтовому ринку суттєво не змінилася – ставки загалом утримуються, а ринку бракує імпульсу для розвороту тренду на користь судновласників. Про це повідомляє ASAP Agri.

За оцінкою аналітиків, вантажні ордери на кінець лютого та першу половину березня продовжують надходити, однак лише обмежена їхня частина є твердою. Причина – тривалі логістичні труднощі в Україні. Фрахтувальники частіше бронюють вантажі лише після отримання від судновласників пропозицій із чіткими датами та підтвердженими рівнями фрахту.

У сегменті «костерів» цього тижня судновласники дедалі частіше озвучують однакові фрахтові ідеї як для рейсів із глибоководних портів України (ПОС), так і з дунайських. У низці випадків це змусило фрахтувальників із дунайськими вантажами погоджуватися на дещо вищі рівні, щоб зафіксувати судно та привернути увагу власників тоннажу.

Водночас фрахтовий відділ Atria Brokers оцінює вартість перевезення 30 тис. тонн кукурудзи з українських глибоководних портів до східного узбережжя Італії на рівні \$25/т – без змін за тиждень.

У сегменті «костерів» фрахт на відвантаження 6 тис. тонн кукурудзи з українських дунайських портів до східного узбережжя Італії утримується в діапазоні \$37–39/т.

Як писав USM, у 2025 році агропродукція забезпечила 56% експорту України, попри зниження частки.

<https://usm.media/sudnowlasnyky-kosteriw-zriwnialy-stawky-dlia-dunaju-i-hlybokovodnyx-portiw-asap-agri/>

[У Мінрозвитку пройшло засідання комісії з відбору концесіонера для терміналів у порту Чорноморськ](#)

Комісія опрацювала запити зацікавлених компаній і схвалила відповіді, підготовлені за участі радників.

У Мінрозвитку 20 лютого відбулося чергове засідання конкурсної комісії з визначення концесіонера щодо терміналів у порту Чорноморськ. Про це повідомили на сайті відомства.

Засідання провів заступник міністра Андрій Кашуба. У роботі комісії також взяли участь перша заступниця міністра Альона Шкрум та заступник міністра Євген Дубогриз.

Під час зустрічі комісія розглянула запитання, які надійшли від юридичних осіб, зацікавлених в участі в конкурсі. Відповіді на ці запитання опрацювали із залученням радників, після чого їх схвалили члени комісії.

<https://usm.media/u-minrozvitku-projshlo-zasidannya-komisiyi-z-vidboru-konczesionera-dlya-terminaliv-u-portu-chornomorsk/>

Єгипет зацікавлений в українській пшениці, попри сезонне зниження активності

Попри сезонне зниження активності під час священного місяця Рамадан, Єгипет зацікавлений у закупівлі української пшениці. Імпортери продовжують виявляти інтерес до закупівель зерна, повідомляє УкрАгроКонсалт.

За даними трейдерів, на ринку фіксувався інтерес до закупівлі до 25 тис. тонн пшениці походженням з України або Чорноморського регіону з протеїном 11,5% за ціною близько \$250/т C&F із поставкою у березні. Пшениця з вмістом білка 12,5% оцінювалася у близько \$253/т C&F із поставкою в лютому.

Трейдери зауважують, що під час Рамадану попит традиційно сповільнюється через зниження торгової активності в мусульманських країнах. Водночас інтерес Єгипту до української пшениці підтримує стабільна потреба країни в імпорті зерна.

<https://usm.media/yegipet-zaczikavlenij-v-ukrayinskiy-pshenicz-i-popri-sezonne-znizhennya-aktivnosti/>

Литва, Швеція та Канада запускають фонд для відновлення портів і транспортної інфраструктури

України

У Стокгольмі сторони підписали угоду про створення спеціального фонду підтримки Міжнародного транспортного форуму.

Литва, Швеція, Канада та Україна підписали угоду про створення спеціального фонду підтримки Міжнародного транспортного форуму (МТФ) для відновлення української транспортної інфраструктури, пише Delfi.

У литовському Міністерстві комунікацій та транспорту зазначили, що фонд передбачає фінансову та аналітичну підтримку для покриття нагальних потреб України у сфері цивільного транспорту. Йдеться про порти, залізниці, дороги, авіацію, міську мобільність та логістику.

Очільник литовського відомства Юрас Тамінскас заявив, що країна й надалі залучатиметься до відбудови транспортного сектору України, надаючи досвід і знання.

«Спільними зусиллями ми можемо не тільки робити свій внесок у відновлення зруйнованої дорожньої та залізничної інфраструктури, але й допомогти створити надійні та стійкі транспортні зв'язки з Україною», – наголосив посадовець.

Координацію роботи фонду забезпечуватиме SIG4U (Common Interest Group for Transport in Ukraine) – група, що допомагає країнам обмінюватися інформацією про актуальні потреби української транспортної системи та просуває ініціативи з відновлення довгострокових транспортних зв'язків.

За пропозицією Литви, виконавчі функції фонду має взяти на себе литовське Центральне агентство з управління проектами (ЦАУП).

Перші заплановані проекти включають встановлення автоматизованих систем зважування транспорту на українських прикордонних пунктах, реконструкцію електричних підстанцій та ініціативи, спрямовані на підвищення стійкості та захист критично важливої транспортної інфраструктури.

Підтримку України планують надавати у співпраці зі Світовим

банком, Європейським інвестиційним банком та іншими міжнародними фінансовими інститутами.

Як нещодавно заявляв міністр розвитку громад та територій України Олексій Кулеба, понад 680 об'єктів портової інфраструктури України знищені чи пошкоджені.

<https://usm.media/lytva-szvecija-ta-kanada-zapuskajutj-fond-dlia-vidnowlennia-portiw-i-transportnoji-infrastruktury-ukrajiny/>

ВІМСО прогнозує зростання світових поставок зерна морем

Ключовими драйверами стали експорт із Південної Америки, соя та пшениця – і це вже підтримує фрахтові індекси.

Морська торгівля сільськогосподарською продукцією у 2025 році досягла нового рекорду – 716,5 млн тонн. Про це пише Splash із посиланням на Ursa Shipbrokers.

Підрахунок базується на датах завантаження і охоплює всі вантажі та типи балкерів. Порівняно з 2024 роком (711,5 млн тонн) зростання становило 1%, або близько 5 млн тонн.

Хоча приріст був відносно скромним, його вистачило, щоб зафіксувати новий максимум і продовжити тенденцію останнього десятиліття, коли річні спади траплялися лише двічі – у 2018 та 2022 роках.

У першій половині 2025-го агроперевезення морем скоротилися приблизно на 6% р/р. Однак у другій половині відбулося різке відновлення: обсяги зросли на 7% р/р і на 8% відносно перших шести місяців року. Це допомогло стабілізувати ситуацію на фрахтовому ринку після середини року – насамперед у сегментах Supramax і Panamax.

Імпульс зберігся на початку 2026 року. У січні обсяги

завантаження становили 57,1 млн тонн – це +8% р/р і найсильніший січневий показник майже за десятиліття. Лідерами стали східне узбережжя Південної Америки (+22% р/р) та Мексиканська затока США (+26% р/р).

Водночас за перші шість тижнів 2026 року поставки зерна навалом зросли на 15% р/р – на тлі +30% по експорту соєвих бобів та +17% по пшениці.

У BIMCO пов'язують це з рекордними врожаями Південної півкулі та чинниками торгівлі: очікується, що виробництво сої в Бразилії цього сезону може сягнути 180 млн тонн (близько 42% світового виробництва), а врожаї пшениці в Аргентині та Австралії зросли.

Аналітики BIMCO очікують, що світові постачання зерна у 2026 році загалом можуть зрости на 5–6%, але багато залежатиме від результатів урожаю в Північній півкулі та тенденцій виробництва кукурудзи в Бразилії.

<https://usm.media/bimco-prognozuje-zrostannia-svitovyx-postavok-zerna-morem/>
