

Shell Plc відокремлює свою частку від Росії у Каспійському трубопровідному консорціумі, водночас зберігаючи свою сумарну участь у проєкті.

Компанія Shell планує розірвати партнерство з «Роснефтью», через яке опосередковано володіє частиною пакета акцій КТК. Про це повідомляє Bloomberg.

Наразі загальна частка Shell у КТК становить близько 7,4% і структурована так: 3,75% – через спільне підприємство з «Роснефтью», 1,75% – пряма участь, 2% – через дочірню BG Overseas Holding Ltd. Якщо процес завершиться успішно, Shell збереже свою частку, але вже не у спільному володінні з російською компанією, яка перебуває під санкціями.

Рішення відбувається на тлі санкційного тиску Заходу на російську нафтогалузь та після обіцянки Shell ще у березні 2022 року поетапно залишити російський ринок через війну РФ проти України.

Каспійський трубопровідний консорціум транспортує казахстанську нафту до Чорного моря через Росію; серед його акціонерів – міжнародні нафтогіганти та російські виробники «Роснефть» і «Лукойл».

Останніми тижнями інфраструктура КТК зазнала кількох атак безпілотниками. Так, 29 листопада морський термінал у Новоросійську повідомив про суттєві пошкодження причалу SPM-2 та тимчасове зупинення робіт; консорціум відновлює потужності поетапно і прискорює ремонт іншого причалу. На тлі інцидентів Казахстан екстрено переорієнтовує частину потоків, зокрема на Китай.

Юридичне «розв'язання вузла» з РФ дозволить Shell мінімізувати санкційні та репутаційні ризики, не втрачаючи доступу до стратегічного маршруту постачання казахстанської нафти. На практиці це ще один сигнал для ринку, що чорноморська логістика й активи, де присутні російські співвласники, стають дедалі токсичнішими як фінансово, так і операційно.

Як інформував USM, напередодні в Чорному морі атакували ще один танкер, що перевозить російську нафту.

<https://usm.media/shell-rozryvaje-partnerstvo-z-rosneftju-w-projek>

Уряд дозволив віддати порт Чорноморськ у концесію без використання системи Prozorro

Кабінет Міністрів дозволив віддати порт Чорноморськ у концесію на 40 років в обхід системи електронних торгів Prozorro.

Згідно з постановою №1613 від 9 грудня, Кабмін тимчасово скасував необхідність використання Prozorro для проведення концесійних конкурсів щодо великих проєктів.

Раніше Порядок проведення концесійного конкурсу в електронній торговій системі передбачав, що з 1 січня 2025 року усі концесійні конкурси, включно з публікацією документів, мали здійснюватися виключно з використанням електронної торгової системи Prozorro.

Своєю постановою Кабінет Міністрів відтермінував початок дії цієї норми на два роки – до 1 січня 2027 року.

Раніше USM повідомляв, що у Мінрозвитку провели ще одне засідання щодо концесії терміналів порту Чорноморськ.

Світовий контейнерний флот до грудня 2025 року перевищив 33 млн TEU, - Alphaliner

Зростання флоту забезпечили нові судна найбільших операторів: MSC перейшла позначку 7 млн TEU, а HMM – 1 млн TEU.

Світовий парк повністю контейнерних суден у листопаді 2025 року перевищив 33 млн TEU і досяг 6642 одиниць, впливає з даних Alphaliner, заснованих на власних наборах даних та аналізі переміщень суден за автоматичною ідентифікаційною системою (AIS), пише ЦТС.

Зростання флоту забезпечили нові судна найбільших операторів: MSC перейшла позначку 7 млн TEU, а HMM – 1 млн TEU.

Десятка провідних перевізників контролює понад 28,1 млн TEU – понад 60% усіх суден та понад 85% світової місткості.

Аналіз AIS показує, що найбільші компанії продовжують вводити на далекомагістральних лініях судна місткістю 14 тис. TEU та вище.

MSC стала першим перевізником, чий оперований тоннаж перевищив 7 млн TEU.

Рубіж було досягнуто після введення двох нових суден місткістю 16 тис. TEU – MSC SALERNO та MSC GRACE, які були передані компанії майже одночасно.

За даними Alphaliner, MSC знадобилося 15 місяців, щоб наростити флот із 6 до 7 млн TEU. За цей період перевізник отримав 68 нових суден сумарною місткістю близько 799 тис.

TEU, з яких 33 належать до класу 14-16 тис. TEU.

Крім введення нових суден, MSC активно залучала флот на фрахт і купувала судна, які раніше працювали під її чартером.

За 15 місяців компанія отримала понад 50 фрахтових одиниць загальною місткістю приблизно 135 тис. TEU та придбала на вторинному ринку суден сумарною місткістю понад 250 тис. TEU.

Частина цих покупок замінила чартери, що завершуються, посиливши довгострокову структуру володіння флотом.

Незважаючи на зниження ставок, частка тоннажу, що простоє, зменшилася. За останніми даними, у простої знаходиться 0,8% світового флоту – 87 суден або 273 058 TEU проти 94 суден (298 538 TEU) двома тижнями раніше.

У сегменті постпанамакс практично всі судна знову задіяні; серед суден класу мегамакс простоє одне, і це з графіком після верфі. Дані AIS підтверджують високе завантаження флоту на ключових напрямках та відсутність тривалих простоїв.

https://cfts.org.ua/news/2025/12/08/svitoviy_konteynerniy_flot_do_grudnya_2025_roku_perevischiv_33 mln_teu_alphaliner_85210

Акції українських агрокомпаній переважно просіли

Агрокомпанії завершили тиждень на європейських біржах із переважним зниженням котирувань, але МХП та ІМК зуміли залишитися в зеленій зоні.

Минулого тижня акції українських агрокомпаній, що торгуються на європейських біржах, переважно знижувалися. Про це свідчать дані інвесткомпанії Eavex Capital, пише Latifundist.

Найпомітніше падіння зафіксовано у компанії «Агротон» –

котирування знизилися на 5,8%, а ринкова капіталізація наразі становить \$33 млн.

Також у мінусі опинилися:

- «Астарта» – падіння на 5,1% (капіталізація \$307 млн),
- «Мілкіленд» – мінус 4,8% (\$15 млн),
- «Кернел» – мінус 1,9% (\$1,673 млрд).

Позитивну динаміку минулого тижня продемонстрували лише дві компанії:

- МХП – зростання на 5,3% (капіталізація \$676 млн),
- ІМК – плюс 0,7% (\$289 млн).

Загалом від початку року ІМК демонструє найкращу динаміку серед агрокомпаній – +85,6%. Суттєво протягом року також зростали «Кернел» (+59,2%) та «Мілкіленд» (+56,5%).

Як повідомляв USM, у листопаді Україна збільшила експорт агропродукції до 5 млн тонн.

<https://usm.media/akciji-ukrajinsjkyx-agrokompanij-perevarzsno-prosily/>

Ставки на «костери» з України стабільні, але попит залишається слабким

Атаки на танкери в Чорному морі викликають занепокоєння, але поки не вплинули на ставки для суховантажів – ринок залишається млявим.

На початку грудня активність на українському фрахтовому ринку залишається обмеженою, а ставки на перевезення невеликими судами стабільні. Про це повідомив аналітик ASAP Agri Павло Лисенко.

Ринок суховантажних перевезень наразі не відреагував суттєво

на атаки на танкери в Чорному морі, хоча ситуація викликає певне занепокоєння. Кількість нових заявок на перевезення вантажів залишається низькою, а судновласники зі спотовими позиціями стикаються з труднощами у пошуку вантажів.

У сегменті «хендісайзів» ситуація залишається «ведмежою» – обсяг вільного тоннажу перевищує пропозицію вантажів, що тисне на ставки.

За оцінками:

- фрахт на «панамакс-партію» кукурудзи (глибоководні порти України – Південний Китай) становить 42–44 USD/т;
- фрахт для 30 тис. тонн кукурудзи до Східного узбережжя Італії (хендісайз) – 24 USD/т, зниження на 1 долар за тиждень;
- фрахт для 6 тис. тонн кукурудзи з дунайських портів України до Італії (костери) – 36–38 USD/т, без змін.

Також напередодні USM писав, що у світі фрахт «кейпсайзів» перевищив \$40 000 на день.

<https://usm.media/stavki-na-kosteri-z-ukrayini-stabilni-ale-po-pit-zalishayetsya-slabkim/>
