

АМКУ дозволив Bunge придбати Вінницький ОЖК компанії ViOil

АМКУ надав дозвіл компанії Koninklijke Bunge B.V. на набуття контролю над компанією ELTORNE LIMITED шляхом придбання акцій компанії.

Про це повідомляє Latifundist.

Раніше Bunge подав запит до Антимонопольного комітету щодо отримання дозволу на купівлю Вінницького олійножирового комбінату компанії ViOil.

Йдеться про надання дозволу компанії Koninklijke Bunge B.V. (Роттердам, Нідерланди) на набуття контролю над компанією ELTORNE LIMITED (Пафос, Кіпр) шляхом придбання акцій компанії ELTORNE LIMITED, що забезпечує перевищення 50% голосів у вищому органі управління компанії.

Компанія ELTORNE LIMITED належить Віктору Пономарчуку, який також є кінцевим бенефіціаром Вінницького ОЖК та головою ради директорів ViOil.

Вранці 3 жовтня АМКУ надав дозвіл компанії Koninklijke Bunge B.V. на набуття контролю над компанією ELTORNE LIMITED.

Вінницький ОЖК переробляє соняшник, ріпак і сою, виробляє нерафіновані олії та шрот, з добовою потужністю 80 тонн рафінованої дезодорованої олії та 50 тонн фасованої продукції.

У 2023 фінансовому році Kernel продав свою частку в компанії ViOil розміром 5,85% акцій, якою володів з 2019 року.

Раніше USM повідомляв, що Китай схвалив злиття Bunge і Viterra.

<https://usm.media/amku-dozvoliv-bunge-pridbati-vinniczkiy-ozhk-kompaniyi-vioil/>

Перший земельний інвестиційний фонд хоче купити операційну компанію терміналу «Боріваж»

Компанія Артура Золотаревського просить в АМКУ дозвіл на купівлю операційної компанії терміналу «Боріваж» у порту Південний.

Про це повідомляє Latifundist.

Перший земельний інвестиційний фонд подав до Антимонопольного комітету запит на отримання дозволу на купівлю операційної компанії. Про це йдеться в проєкті порядку денного засідання АМКУ 2 жовтня.

За даними Бюро економічної безпеки, власником терміналу «Боріваж» є компанія «Агротермінал Логістик».

У коментарі виданню співвласник ПЗІФ Олександр Чорний пояснив, що йдеться про компанію, яка управляє терміналом і має відповідні дозволи на надання послуг, але не володіє самим об'єктом нерухомості, причалами чи майновим комплексом. Тож предметом купівлі є актив у вигляді операційного управління.

«Для нас це важливо, бо такий актив дає доступ до портової інфраструктури, дозволяє посилювати трейдинг і логістику. Умовно кажучи, якщо компанія має ліцензії та можливість оперувати терміналом – це вже актив, і для нас він працює саме так», – прокоментував Чорний.

Раніше USM повідомляв, що суд заарештував термінал «Боріваж» у порту Південний.

<https://usm.media/pershij-zemelnij-investicziyjnij-fond-hoche-kupiti-operaczijnu-kompaniyu-terminalu-borivazh/>

Експорт через порти Румунії може досягти 2,5 млн тонн у першому кварталі сезону

На початку сезону 2025/26 Румунія активно відвантажує пшеницю та змінює ринки збуту. Основним імпортером стала Саудівська Аравія.

За період липень-вересень відвантаження можуть сягнути близько 2,5 млн тонн, повідомляє ASAP Agri.

«Виходячи з поточних темпів відвантажень у румунських портах, експорт може досягти 2,5 млн тонн у першому кварталі сезону, порівняно з трохи більше ніж 2 млн тонн роком раніше», – зазначила CEO компанії ASAP Agri та брокер в Atria Brokers Христина Серебрякова.

За її словами, основним імпортером румунської пшениці цього сезону стала Саудівська Аравія, далі йде Йорданія. Минулого року головним напрямком був Єгипет. Окрім того, зараз Румунія входить до лідерів серед постачальників пшениці на ринок ЄС.

Зазначимо, додатковим чинником зростання експорту став рекордний врожай: за оцінками Єврокомісії, у 2025 році виробництво пшениці в Румунії очікується на рівні 12,9 млн тонн, тоді як у 2024 році воно становило 10 млн тонн.

Читайте також: Румунія планує ввести нові правила проведення суден каналом Суїна.

<https://usm.media/eksport-cherez-porti-rumuniyi-mozhe-dosyagti-25-mln-tonn-u-pershomu-kvartali-sezonu/>

Китай готується вживати контрзаходи у відповідь на портові збори США

Китай вживає превентивних заходів проти планів США підвищити портові збори для суден, пов'язаних з Китаєм.

Торговий представник США (USTR) має намір ввести портові збори з 14 жовтня, хоча остаточні правила ще не опубліковані, пише Splash 24/7.

Вихідними прем'єр-міністр Китаю Лі Цян підписав постанову Державної ради, в якій йдеться, що Китай вживатиме необхідних контрзаходів проти країн або регіонів, які вводять або підтримують дискримінаційні заборони, обмеження або подібні заходи, спрямовані проти китайських операторів, суден або екіпажів, що займаються міжнародними морськими перевезеннями та пов'язаними з ними послугами.

Зокрема непрозорість майбутнього законодавства змусила деяких стверджувати, що термін 14 жовтня може бути продовжений або навіть скасований.

«Не всі переконані, що збори USTR за заходження в порти для суден і операторів китайського виробництва, які мають бути введені 14 жовтня, будуть реалізовані, оскільки це питання може бути частиною триваючих переговорів між США і Китаєм», – прокоментував Юда Левін, керівник відділу досліджень платформи бронювання контейнерів Freightos, у повідомленні для клієнтів на початку цього місяця.

Нагадаємо, у квітні 2025 року США пом'якшили портові збори для суден, пов'язаних з Китаєм, після хвилі критики.

Вже у серпні цього року Митно-прикордонна служба США (CBP) була призначена для застосування нових портових зборів з суден, пов'язаних з Китаєм.

<https://usm.media/kitaj-gotuyetsya-vzhivati-kontrzahodi-u-vidpovid-na-portovi-zbori-ssha/>

УДП планує збільшити річкові перевезення до понад 3 млн тонн на рік

Зокрема у рамках плану збільшення перевезень необхідно провести модернізацію ще 25 буксирів і організувати передачу флоту в оренду.

Про це розповів генеральний директор ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» Ігор Чертов в інтерв'ю Укрінформ.

За його словами, з липня УДП оптимізувало витрати й завдяки цьому зберегло свою конкурентоспроможність. Так, у травні 2025 року перевезено 34,6 тисяч тонн, у червні – вже 58,3 тисячі, у липні – 61,3 тисячі, а в серпні показник зріс більш ніж удвічі й становив 116,4 тисячі тонн.

Він також зазначив, що УДП планує збільшити річкові перевезення до понад 3 млн тонн на рік.

«Це можливо через оновлення суден: вже готуємо проєкти модернізації 25 буксирів, відновлення виробничої бази Кілійського заводу, створення сучасного тренажерного комплексу для підготовки екіпажів. Адже без людей і техніки не буде майбутнього.

Крім того, активно шукаємо партнерів, яким зможемо передати частину флоту в оренду», – розповів Ігор Чертов.

Директор УДП підкреслив, що за нинішніх умов пароплавство не може ефективно працювати без значних капітальних вкладень, а потрібних коштів в УДП наразі немає.

«Але якщо здамо судна в користування, то витрати на їхній ремонт візьме на себе фрахтувальник. Це дасть змогу відновити роботу суден, повернути їх на ринок і отримувати прибуток від оренди. Таким чином, вдасться зберегти й відремонтувати флот, завантажити його роботою, не витрачаючи власних ресурсів, яких

сьогодні бракує. Отже, наразі ми ведемо переговори щодо бербоут-чартеру пасажирських і морських суден, шукаємо будь-які легальні механізми для збереження ліквідності пароплавства», – поділився очільник підприємства. Раніше USM повідомляв, що на початку вересня відбулася перша зустріч Наглядової ради Українського Дунайського пароплавства.
