

Правоохоронці викрили масштабну схему з виведенням коштів за кордон під виглядом експорту сільськогосподарської продукції.

Про це повідомляє «Інтент» з посиланням на ухвалу Центрального районного суду Миколаєва.

Суд розглядав клопотання прокуратури про арешт майна ймовірних учасників оборудки. Серед активів – нерухомість, елітні автомобілі, рахунки та корпоративні права.

За версією слідства, підприємці з Одеської та Миколаївської областей організували постачання зерна через фіктивні компанії, не повертаючи валютну виручку в Україну.

Фігурантами провадження є чотири компанії: ТОВ «Чернігівська Індустріальна Молочна Компанія», ТОВ «Аквапром Юг», ТОВ «Арида Компани» й ТОВ «Харвест-Грейн». За документами, вони експортували агропродукцію до Туреччини, Білорусі та інших країн, однак, як стверджує слідство, реального постачання не було – йшлося лише про фіктивні документи та переведення коштів у готівку.

Зокрема, компанія «Харвест-Грейн» нібито експортувала до Туреччини соєві боби українського походження на суму понад 473 млн грн. Продукцію задекларували як врожай 2023 року, вироблений ТОВ «Чернігівська Індустріальна Молочна Компанія». Вантажем вагою майже 30 тис. тонн формально займалося контрольоване підприємство Trinity agriculture and C.o. s.r.o. У митних документах при цьому були вказані різні обсяги та вартості: крім декларації на 11,98 млн доларів США, також була оформлена ще одна – на значно меншу суму, близько 92 млн грн.

Варто зазначити, що ТОВ «Чернігівська Індустріальна Молочна Компанія» є частиною холдингу ІМК, який раніше мав викупити Кернел. Щоправда, в самому ІМК згодом інформацію про таку угоду спростували.

Також було встановлено, що частину сої невстановленого походження зберігали на складах ДП «Ренійський морський торговельний порт» із подальшим експортом. Слідчі вважають, що ця схема дозволила уникнути сплати податку на прибуток та вивести валютні кошти за межі країни.

Попри подані докази, суд відмовив у накладенні арешту на майно. Розслідування триває, і, за даними слідства, фігуранти неодноразово створювали нові фірми, укладали фіктивні контракти з іноземними компаніями та переказували кошти за кордон.

Також слідство не виключає участі у схемі конвертаційних центрів, які могли надавати послуги з уникнення оподаткування та легалізації доходів. Частина компаній, що фігурують у цій справі, раніше вже згадувалася у кримінальних провадженнях.

Раніше USM повідомляв, що компанія, яка експортувала українську агропродукцію через порт Одещини, ухилилась від сплати податків.

<https://usm.media/biznes-z-odeshhini-ta-mikola%dl%97vshhini-pi-dozryuyut-u-mahinacziyah-z-agroeksportom-na-majzhe-500-mln-grn/>

Норвегія приєдналася до 17-го пакета санкцій проти РФ, куди потрапить 189 суден

Норвегія запровадила новий пакет санкцій проти Росії – він

набув чинності 27 червня.

Про це повідомляє норвезький уряд.

«Санкції сигналізують про те, що Норвегія та ЄС продовжують тиснути на Росію. 17-й пакет ще більше впливає на російську економіку та військовий потенціал, особливо подвоюючи кількість суден, що входять до списку так званого тіньового флоту. Це важливий внесок у загальний європейський тиск проти незаконної агресивної війни Росії», – заявив міністр закордонних справ Еспен Барт Ейде.

Нагадаємо, до санкційного списку 17-го пакета, який ЄС схвалив 20 травня, потрапили 189 суден тіньового флоту, які Росія використовує, зокрема, щоб обходити обмеження на експорт нафти. Це більш ніж удвічі більше, ніж було в попередніх пакетах.

Обмеження також ввели проти кількох російських компаній і громадян, які постачають армії безпілотники, зброю, боєприпаси, військову техніку, важливі деталі або допомагають з логістикою.

Крім того, до списку санкцій потрапили ще 17 людей і 58 компаній за дії, що підривають або загрожують територіальній цілісності, суверенітету та незалежності України.

Ще 31 компанію включили до додатку з експортного контролю, на який поширюються суворіші обмеження. У ньому – організації, пов'язані з російським військово-промисловим комплексом або оборонним сектором.

Раніше в ОБСЄ назвали застарілі танкери російського флоту «екологічними бомбами уповільненої дії».

<https://usm.media/norvegiya-pri%dl%94dnalasya-do-17-go-paketa-sankczij-kudi-potrapit-189-suden/>

Українські порти обробили 40 млн тонн вантажів з початку року

З початку року в українських морських портах обробили близько 40 мільйонів тонн вантажів, найбільше – зернових.

Про це в інтерв'ю «Укрінформ» розповів заступник міністра розвитку громад та територій України Андрій Кашуба.

За оперативною інформацією, у січні-червні 2025 року в українських портах обробили близько 40 млн тонн вантажів. З них 20,3 млн тонн – зернові, 9,3 млн тонн – руда, 2,1 млн тонн – чорні метали.

Аграрні вантажі складають левову частку результатів переробки в портах. За даними УЗА, вже у 2024 році врожай зернових та олійних культур в Україні становив на 9,5% менше, ніж у 2023 році, – 75 млн тонн. Дані Держмитслужби за I квартал 2025 року свідчать про загальне скорочення експорту товарів майже на 7%.

«Так, дійсно, зараз спостерігається певне падіння обсягів, але ті порти, які відкриті, працюють стабільно, незважаючи на постійні обстріли та складну ситуацію з безпекою», – прокоментував Кашуба.

За його словами, зараз спостерігається тенденція до зменшення експорту, що, перш за все, пов'язано зі зменшенням посівних територій країни внаслідок бойових дій та тимчасової окупації ворогом. Це й зумовлює загальний вплив на показники роботи морських портів.

Раніше USM повідомляв, що АМПУ і бізнес шукають спільні рішення для логістичного сезону в порту Чорноморськ.

<https://usm.media/ukra%dl%97nski-porti-obrobili-40-mln-tonn-va-ntazhiv-z-pochatku-roku/>

Андрій Кашуба, заступник міністра розвитку громад та територій України

Першочергові потреби на відновлення морської галузі оцінюються щонайменше у 550 млн євро

Морська перевалка була і залишається однією з найважливіших складових економіки України. Про це красномовно свідчить цифра щодо обсягів експорту головного «валютного» товару – агропродукції: до війни Україна перевозила морем 94% виробленого аграріями, сьогодні цей показник не набагато менший – 90%. Як підкреслює заступник міністра з питань розвитку громад та територій України Андрій Кашуба, головний відповідальний у міністерстві за «морський сектор», відкриті порти нині працюють стабільно, незважаючи на постійні обстріли та складну безпекову ситуацію. Укрінформ поговорив з ним детально про вплив великої війни на роботу галузі, подальшу долю Дунайського кластеру, повернення в Україну великих операторів з контейнерного перевезення та багато іншого.

– Пане Андрію, окресліть, будь ласка, ситуацію з портовою інфраструктурою в Україні станом на 2025 рік. Скільки портів у нас продовжують роботу, скільки припинило, скільки перебувають на тимчасово окупованій території тощо?

На підконтрольній Україні території залишилося 10 морських портів із 18-ти

– До 2014 року в Україні працювали 18 морських портів. У результаті анексії Кримського півострова п'ять морських портів із 2014 року опинилися на тимчасово окупованій території АР Крим. Це порти Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта та Євпаторія. Після повномасштабного вторгнення Росії у 2022 році на ТОТ опинилися також Бердянськ, Маріуполь та Скадовськ. Тобто

загалом 8 портів. Ці порти, за рішенням Міністерства розвитку громад та територій України, сьогодні тимчасово закриті.

На підконтрольній Україні території залишилося 10 морських портів із 18-ти. Це порти Великої Одеси і порти Дунайського регіону – Південний, Одеса, Чорноморськ, Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Ці порти продовжують працювати в умовах війни.

Морські порти Миколаїв, Ольвія та Білгород-Дністровський з безпекових міркувань, на жаль, не можуть здійснювати повноцінну діяльність (суднозахід до цих портів сьогодні заборонений). Ці порти можуть працювати з суходолу. Закритим також залишається морський порт Херсон.

– Як з початком війни змінилися показники роботи підприємств сектору – скільки вантажів було оброблено в останній передвоєнний рік та яка динаміка відновлення нині? Також цікавить структура цих вантажів: скільки перевалювалося ключової продукції – руда, зернові, металопродукція?

До повномасштабного вторгнення РФ, у морських портах було оброблено 153 млн тонн вантажів

– Коли ми говоримо про показники роботи галузі, важливо розуміти, у яких умовах сьогодні працює портова система. Практично щотижня – обстріли. Кожне завантаження судна – це ризик. І попри це система тримається. Так, частково знизилися обсяги перевалки, але на це впливають як безпекові фактори, так і загальне зменшення посівних площ. І коли ми говоримо про скорочення обсягів, не можна не згадати й про загальне падіння виробництва в металургії – це також вагомий чинник.

У 2021 році, до повномасштабного вторгнення РФ, у морських портах було оброблено 153 млн тонн вантажів. З них 59,7 млн тонн – це зернові, 37,9 млн тонн – рудні вантажі та 16,2 млн тонн – вантажі чорних металів. На третьому році війни ми маємо іншу картину.

Відбулися певні зміни і по номенклатурі, й по обсягах. Протягом минулого року загалом було оброблено 97 млн тонн вантажів, з яких 60,3 млн тонн – зернові, 18,5 млн тонн – рудні вантажі та 4,2 млн тонн чорного металу.

Збільшення обсягів перевалки було пов'язано із запровадженням морського коридору та експортом залишків вантажів, перш за все

аграрних, які накопичилися на складах.

До повномасштабного вторгнення Росії близько 94% агропродукції експортувалося морем. Сьогодні цей показник становить 90%. Тобто майже весь наявний аграрний експорт знову йде морським шляхом – попри всі ризики.

– За підсумками перших місяців цього року спостерігається певне скорочення показників роботи портів. Із чим ви це пов'язуєте і на які результати очікуєте вийти до кінця року? У січні-червні 2025 року в морських портах було оброблено близько 40 млн тонн вантажів

– Так, дійсно, зараз спостерігається певне падіння обсягів, але ті порти, які відкриті, працюють стабільно, незважаючи на постійні обстріли та складну ситуацію з безпекою. За оперативною інформацією, у січні-червні 2025 року в морських портах було оброблено близько 40 млн тонн вантажів, з яких 20,3 млн тонн – це зернові, 9,3 млн тонн – руди і 2,1 млн тонн – чорні метали.

Аграрні вантажі складають левову частку результатів переробки в портах. За даними Української зернової асоціації, вже у 2024 році врожай зернових та олійних культур в Україні становив на 9,5% менше, ніж у 2023 році, – 75 млн тонн. Дані Держмитслужби за I квартал 2025 року вже засвідчили загальне скорочення експорту товарів майже на 7%.

Ми спостерігаємо тенденцію до зменшення експорту, що передусім пов'язано зі зменшенням посівних територій країни внаслідок бойових дій та їх тимчасової окупації ворогом. Саме зазначене й зумовлює загальний вплив на показники роботи морських портів.

– Яка перспектива очікує порти Дунайського кластеру? 2023 рік, на тлі блокади морських перевезень, став для них найрезультативнішим – вони обробили 32 млн тонн вантажів проти 5,5 млн тонн у передвоєнному 2021-му. А вже у 2024-му показники скоротилися майже вдвічі. Які прогнози щодо нинішнього року та взагалі яка стратегія держави у цьому напрямку?

Сьогодні бачимо тенденцію до скорочення обсягів завантаження портів на Дунаї

– Дійсно, у результаті закриття морських портів відбулися певні зміни в перерозподілі вантажів, і порти Дунайського регіону стали рятівним шляхом для реалізації наших експортних планів. Я нагадаю, що у 2022 році за підтримки Організації Об'єднаних Націй і Туреччини було підписано ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів – «Зернова ініціатива» запрацювала 1 серпня 2022 року, а вже 18 липня 2023 року Росія одноосібно вийшла із проєкту, внаслідок чого робота в портах Великої Одеси знову припинилася. Саме тоді й запрацювали на повну потужність порти на Дунаї. З розблокуванням морських портів цей процес розгорнувся у зворотньому напрямку. І ми сьогодні бачимо тенденцію до скорочення обсягів завантаження портів на Дунаї. За підсумком року очікуємо десь на рівні 10 млн тонн вантажообігу. Такі показники не дозволяють нам говорити про стабільний розвиток цього кластеру.

Сьогодні ми працюємо над стратегією його розвитку та готуємо пропозиції щодо запровадження компенсаторів, інших стимулюючих чинників, спрощення низки процедур для зацікавлення бізнесу, щоб змінити тенденцію до зниження показників перевалки. Бо це стратегічно важливий для України регіон і нам потрібно тримати його інфраструктуру у належному стані.

– Що відбувається з контейнерним перевезенням морським транспортом? Минулого року промайнула новина про захід першого контейнеровозу до Одеси, чи здійснюються такі перевезення на регулярній основі? Можете надати цифри по обсягах таких перевезень до війни, по втратах з їхнім припиненням із початком блокади наших портів? Як це вплинуло загалом на логістику та вартість перевезення товарів?

Протягом січня-травня цього року зафіксовано 78 тис. TEU контейнерних вантажів, що майже вдвічі більше, ніж за аналогічний період 2024 року

– Контейнерні перевезення значно підвищують швидкість логістичних операцій у терміналах – завантаження, розвантаження, – що скорочує час на обробку вантажів. До того ж морські контейнерні перевезення забезпечують швидкий рух товарів між країнами далекого зарубіжжя, що для ринку критично

важливо у питанні дотримання термінів доставки. А для українських морських портів це ще й диверсифікація вантажопотоків та можливість отримання додаткових доходів. Тобто ринок у таких перевезеннях зацікавлений, про що свідчать дані до повномасштабного вторгнення: у 2021 році в наших портах було оброблено понад 1 млн TEU контейнерних вантажів. У 2022-му цей показник, через початок повномасштабного вторгнення, впав до 157,7 тис. «теусів». Наступного року тенденція збереглася, і ми мали вже лише 67 тис. TEU. У 2024 році відбулося певне пожвавлення цього ринку, завдяки чому за підсумками року ми вийшли на показник у майже 130 тис. «теусів».

Протягом січня-травня цього року у нас зафіксовано 78 тис. TEU контейнерних вантажів, що майже вдвічі більше, ніж за аналогічний період 2024 року. Тобто ми бачимо поступове відновлення цього напрямку перевезень та збільшення обсягів обробки контейнерів.

Проте до показників, які ми мали перед 2022 роком, ще дуже далеко, тому що цей спосіб перевезень дуже сильно реагує на безпекову складову. У контейнерних перевезеннях здебільшого залучені світові оператори, чиї безпекові стандарти наразі не дозволяють у повному обсязі повернутися до роботи в нашій акваторії. Тоді як Україна дуже зацікавлена в поверненні ключових операторів у морські порти.

Примітка: Контейнерні перевезення через українські морські порти наразі здійснюють кілька операторів і ліній. Турецька компанія Akkon Lines продовжує працювати власними суднами через Чорноморський морський торговельний порт. У Чорноморському рибному порту працюють фідерні судна компанії Iteris, сервіс яких використовують різні лінії, включно з Maersk. Контейнерний термінал Одеси (KTO), який належить NHLA і де восени 2024 року частку викупила MSC, відновив суднозаходи ще влітку 2024 року.

У лютому 2025 року компанія CMA CGM повернула суднозаходи на термінал «Бруклін-Київ Порт» (Одеса). Спостерігається інтерес відновлення роботи і серед інших великих перевізників.

– Цьому пожвавленню сприяла в тому числі й успішна робота

морського коридору. Крім того, минулого року у Мінрозвитку оголошували про те, що вдалося домовитися про привабливі умови страхування для перевізників. Чи діють ці умови сьогодні?

З початку роботи морського коридору було пошкоджено та знищено понад 400 об'єктів інфраструктури, близько 40 цивільних суден постраждало

– Страховий ринок доволі чутливий до безпекових факторів. І ситуація складається так, що страхові компанії військові ризики не покривають.

У 2025 році, як минулого року, на рівні ЗУ “Про державний бюджет” передбачені кошти для відшкодування шкоди, завданої внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, фрахтувальникам, операторам та/або власникам суден і суден внутрішнього плавання під час перебування таких суден у територіальному морі України.

Наша галузь продовжує регулярно страждати від обстрілів та ракетних атак. Це не лише портова інфраструктура, а й судна, які знаходяться під обробкою у портах. З початку роботи морського коридору було пошкоджено та знищено понад 400 об'єктів інфраструктури, близько 40 цивільних суден постраждало.

На жаль, є постраждалі й серед людей – загалом 106 цивільних отримали травми або загинули внаслідок російських атак на порти України. І ці атаки не припиняються.

– У яку суму оцінюються збитки галузі за період великої війни?

– Я б відштовхувався від потреб на відновлення. Ми провели певну роботу, спільно з Міністерством клімату Естонії підготували план відновлення галузі, який носить надзвичайно деталізований характер і охоплює всі найважливіші сфери. Так-от за попередньою оцінкою, першочергові потреби складають близько 550 млн євро (з урахуванням спеціалізованих потреб ВМС). При цьому загальні втрати помітно більші за цю цифру, якщо мова йде про портову інфраструктуру в цілому. За нашими попередніми розрахунками, на сьогодні ці втрати оцінюються у десь близько 1 млрд євро.

– Розкажіть про українсько-естонський план відновлення детальніше – на яких секторах він буде зосереджений, яких

коштів це потребуватиме і, головне, звідки ці кошти надходитимуть.

– Цей план розроблений передусім для того, щоб оцінити, як я сказав, першочергові потреби на відновлення основних сфер вітчизняної морської галузі.

По-перше, це суднобудування. На модернізацію, переобладнання, оновлення існуючого флоту, торгових та допоміжних суден, на будівництво нових суден різних типів – а це і патрульні катери, й лоцманські катери, і багатофункціональні судна для днопоглиблення та для збору нафтопродуктів в акваторії тощо. За нашими розрахунками потрібно буде приблизно 319 млн євро.

Друге. На будівництво суден подвійного призначення – патрульних кораблів та катерів – додатково ми передбачили фінансування на рівні десь 97,8 млн євро.

Третє – відновлення портів та портового обладнання, будівництво мобільних плавучих доків. За попередніми розрахунками це обійдеться у 30 млн євро.

Далі – морська логістика. Потреба в ІТ-рішеннях, консалтингу, оцінюється попередньо у 5,8 млн євро.

Є потреба в такому дуже важливому процесі, як розмінування та очищення від вибухонебезпечних предметів акваторій портів та морської зони. А це сонари, дистанційно-керовані апарати, навчання персоналу для проведення розмінування, тому що це доволі специфічна процедура. На це ми розрахунково визначили десь 106 млн євро.

На створення робочих місць та підтримку морських досліджень і розробок ми передбачаємо приблизно 18 млн євро, на розбудову потужностей публічного сектору – платформ підтримки, спостереження – ще орієнтовно 10 млн євро.

Ми розуміємо, що це величезні кошти, тому розраховуємо здебільшого на залучення іноземного фінансування та донорської допомоги. І використовуємо будь-яку можливість для поширення плану на дипломатичних майданчиках, на міжнародних зустрічах.

– Україна активно шукає й приватні інвестиції. Які інструменти компенсацій або гарантій пропонує держава для інвесторів у портову інфраструктуру?

– Наші зусилля спрямовані на створення прозорих умов для

залучення приватних інвесторів у морську галузь. Для цього, як я зазначив, міністерство розробило та погодило з зацікавленими органами певні компенсаторні механізми, щоби простимулювати заходження інвесторів на наш ринок. Це і механізми надання гарантій компенсації шкоди внаслідок збройної агресії. Також Мінрозвитку працює над створенням умов для інтенсифікації господарської діяльності портів і створення більш привабливих умов для загального інвестування в порти, будівництва мультимодальних терміналів, відведення земельних ділянок. Це буде комплексна пропозиція, але робота над нею поки триває, тому більше деталей ми розкажемо трохи згодом.

– Ситуація із цими проєктами передусім цікава в контексті захисту інвесторів. У травні 2025 року концесіонер ТОВ «Херсонський порт», засновником якого опосередковано виступили Risoil та Georgian Industrial Group, звернувся до Мінрозвитку із закликом розробити та затвердити план відновлення порту, який після деокупації перебуває – цитую – «в катастрофічній ситуації». Керівництво компанії запевняло, що багато разів офіційно зверталось до міністерства з цього приводу, але ніяких зрушень не відбувається. Можете розказати, яка там нині ситуація?

– Ми з ними зустрічаємось, у нас є діалог. Створено робочі групи щодо вирішення проблемних питань. Шукаємо оптимальні рішення. Це стосується і порту Херсон, і порту Ольвія.

Верховна Рада вже ухвалила в цілому законопроект, який дасть можливість переглянути певні умови та допоможе інвесторам врахувати збитки від пошкодженого майна, що, зокрема, впливає на закладені в концесійні договори показники.

Ми зацікавлені у залученні інвестицій, у тому числі іноземних. Одна з найпоширеніших форм державно-приватного партнерства – це концесії.

– На початку березня в Україні запрацювала Координаційна рада з розвитку конкурентного середовища в портах, яку ви очолили. У чому полягає її головне завдання? Як побудована взаємодія з бізнесом у межах Ради?

– Наша головна мета – зробити так, щоб у морських портах України бізнес працював на рівних умовах. Щоб не було

монополій, «своїх» та «чужих», а була здорова конкуренція, яка стимулює розвиток, покращує якість послуг та приваблює інвестиції.

Координаційна рада – це майданчик, де ми збираємо разом представників уряду, бізнесу, експертного середовища й обговорюємо ключові проблеми: як зробити порти ефективнішими, як спростити регулювання, як краще залучати інвесторів.

Ми аналізуємо ситуацію в портах, готуємо рекомендації, напрацьовуємо зміни до законодавства. Фактично це інструмент, щоб почути всіх учасників галузі й виробити спільні рішення, які справді працюватимуть у польових умовах – не тільки на папері.

Юлія Абакумова, Київ

Фото: Юлія Овсяннікова

file:///E:/4_%20%D0%93%D0%90%D0%9B%D0%A3%D0%97%D0%95%D0%92%D0%86%D0%A4%D0%9E%D0%A2%D0%9E%D0%9D%D0%9E%D0%92%D0%98%D0%9D%D0%98/%D0%92%D0%9B%D0%90%D0%94%D0%90/%D0%9A%D0%90%D0%A8%D0%A3%D0%91%D0%90%20%D0%90%D0%BD%D0%B4%D1%80%D1%96%D0%B9/6.26.2025_%D0%90%D0%BD%D0%B4%D1%80%D1%96%D0%B9%20%D0%9A%D0%B0%D1%88%D1%83%D0%B1%D0%B0,%20%D0%B7%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%83%D0%BF%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D0%BC%D1%96%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83%20%D0%B3%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%B4%20%D1%82%D0%B0%20%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%96%D0%B9%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8.html

Експорт української пшениці до Єгипту вже перевищив

показники минулого маркетингового року, а ціни попиту залишаються стабільними.

Єгипет нарощує закупівлі української пшениці та посилює свої позиції як один з найбільших покупців. Про це повідомляють аналітики ASAP Agri.

З липня по травень 2024/25 маркетингового року Україна експортувала до цієї країни 1,9 млн тонн пшениці – на 300 тис. тонн більше, ніж за аналогічний період минулого сезону. Частка Єгипту в загальному експорті зросла з 10% до 13%.

За перші три тижні червня українські експортери відвантажили до Єгипту ще майже 200 тис. тонн зерна. Таким чином, за підсумками всього сезону 2024/25 поставки перевищать 2,1 млн тонн – проти 1,7 млн тонн у 2023/24 МР. Це дозволить Єгипту зберегти за собою друге місце серед найбільших імпортерів української пшениці.

Станом на 20 червня ціни попиту на продовольчу пшеницю нового врожаю з протеїном 11,5% на умовах CIF Єгипет тримаються на рівні 235 дол./т. Для порівняння: рік тому ціни на цьому ринку становили близько 232 дол./т.

Раніше USM писав, що чорноморський ринок фрахту застиг в очікуванні нового сезону.

<https://usm.media/egypt-zmicniuje-pozycji-sered-najbiljszyx-importeriw-ukrajinsjkoji-pszenyci-czastka-zrosła-do-13/>
