

Євросоюз планує зменшити квоти на український імпорт. Найбільше це вплине на кукурудзу, цукор, мед та птицю – FT

Європейський Союз планує значно збільшити мита на український імпорт вже з 6 червня 2025 року, пише Financial Times.

Підписуйтесь на наш Telegram: все про внутрішнє життя агрохолдингів

Спеціальні торговельні пільги, які дозволяли більшості українських товарів безмитно потрапляти до ЄС, будуть припинені. Це рішення було прийняте під тиском країн-членів, зокрема Польщі та Франції, де фермери скаржилися на зниження цін через український імпорт.

Хоча ЄС має чинну угоду про вільну торгівлю з Україною, після вторгнення росії у 2022 році були тимчасово скасовані. Ці заходи закінчуються 6 червня, і ЄС планує замінити їх «перехідними заходами», поки обидві сторони оновлюють загальну торговельну угоду.

Однак, за словами дипломатів, ця перехідна пропозиція, нещодавно надіслана країнам-членам ЄС, суттєво скоротить безмитні квоти на сільськогосподарську продукцію.

Представник Європейської Комісії підтвердив, що післявоєнні домовленості не будуть поновлені «оскільки ми наразі працюємо над переглядом» угоди про вільну торгівлю між ЄС та Україною.

«Комісія також розглядає можливі перехідні заходи на випадок, якщо переговори не будуть завершені та застосовані до 6 червня», – додав представник.

Читайте також: ЄС згортає торговельні преференції для України: що далі?

«Це дуже поганий сигнал для України. Знадобиться часу

щонайменше до жовтня, щоб знайти рішення», – сказав Бернд Ланге, голова комітету Європарламенту з торгівлі.

Його комітет у середу говоритиме з представниками Комісії про те, чому обіцяні торговельні переговори затримуються, враховуючи, що крайній термін у червні був «відомий давно», сказав Ланге.

Уряд України оцінює, що повернення до довоєнних торговельних умов зменшить її доходи приблизно на 3,5 млрд євро на рік.

«Це величезний крок назад. Те, що ми бачимо зараз, – це відсутність розуміння», – сказав Михайло Бно-Айріян, торговий представник Федерації роботодавців України.

Двоє дипломатів ЄС повідомили Financial Times, що перехідний захід Комісії передбачає поділ річної безмитної квоти на 12 щомісячних, щоб зменшити імпорту, поки тривають переговори. Найбільший вплив буде на кукурудзу, цукор, мед та птицю.

Квота на кукурудзу зменшиться з 4,7 млн т до 650 тис. т на рік. Птиця – з 57,1 тис. до 40 тис., а цукор – з 109 тис. до 40,7 тис.

□ Раніше міністр агрополітики Віталій Коваль заявляв, що повернення України до довоєнних умов торгівлі з ЄС не відбудеться. Буде напрацьовано компромісний варіант, який врахує інтереси як українських, так і європейських фермерів.

Євгенія Тулаїнова, Latifundist.com, 2025 р.

<https://latifundist.com/novosti/67381-yevrosoyuz-planuye-zmenshiti-kvoti-na-ukrayinskiy-import-najbilshe-tse-vpline-na-kukurudzu-tsukor-med-ta-ptitsyu-ft>

Результати першого кварталу та пріоритети: керівництво

АМПУ провело наради з начальниками філій

Керівництво ДП «Адміністрація морських портів України» провело робочі наради з начальниками філій підприємства. Основну увагу зосередили на підбитті підсумків діяльності у першому кварталі 2025 року та обговоренні пріоритетних завдань на найближчий період.

Під час зустрічей розглянули виробничі показники та поточну ситуацію в морських портах України. За результатами кварталу зафіксовано зниження вантажообігу порівняно з аналогічним періодом 2024 року. Керівники філій надали зведену інформацію щодо динаміки перевалки та локальних чинників, що вплинули на обсяги обробки вантажів.

Окрему увагу приділили оптимізації внутрішніх процесів: удосконаленню процедур публічних закупівель, ефективнішому використанню ресурсів і посиленню контролю за реалізацією проєктів у регіонах.

Акцентовано на важливості координації між філіями та впровадження системного підходу до управління в умовах змін на ринку морських перевезень.

«Зараз надзвичайно важливо зберігати стабільність у роботі портів, оперативно реагувати на виклики та забезпечувати стратегічну функцію АМПУ – підтримку експортної логістики та стійкості національної економіки», – зазначили у керівництві компанії.

ДП «АМПУ» продовжує працювати над підвищенням ефективності, модернізацією інфраструктури та створенням умов для стабільної роботи портової галузі в поточних умовах.

<https://www.uspa.gov.ua/news/rezultaty-pershogo-kvartalu-ta-priorytety-kerivnytvo-ampu-provelo-narady-z-nachalnykamy-filij>

Олексій Кулеба. 120 мільйонів тонн вантажів перевезено Українським морським коридором.

Попри всі виклики війни та атаки Росії на наші порти.

Український коридор забезпечує постійне транспортування продукції до 53 країн. Серед напрямків – країни Азії, Африки, Європи, Латинської Америки.

З українських портів вийшли майже 4600 суден.

Зі 120 мільйонів тонн вантажів 76 мільйонів тонн – це агропродукція.

Для низки регіонів світу саме морський маршрут залишається єдиним логістично виправданим варіантом поставок.

Збереження стабільного експорту забезпечує доступ до продовольства для мільйонів людей у світі. А також зберігається економічна стійкість нашої країни.

Українська логістика працює під обстрілами, в умовах постійної загрози. Минулоріч лише в Одеській області повітряна тривога оголошувалась понад 800 разів. Сукупний час, коли працівники портів були змушені переривати операції та перебувати в укриттях, становить понад 32 доби. Попри ці умови логістичний процес не зупинявся і забезпечував стабільний експорт.

Україна продовжує виконувати важливу функцію у світовій продовольчій системі. Морський коридор є інструментом стабільності, на який розраховують десятки країн на різних континентах.

Цей результат досягнуто завдяки зусиллям військових, які забезпечують захист портових регіонів, та щоденній роботі портовиків, інженерів, логістів, енергетиків, дипломатів,

митників.

Україна тримає лінію – в обороні, і в підтримці глобальної безпеки.

<https://www.facebook.com/100063766975042/posts/pfbid05sehe5fcMCwF6km5fJY6GKBqMCwMVAT3FVLJt7PQ8GaarMhhXcWFrJpmAwfe8GBJl/?d=n>

Національний антарктичний науковий центр

Завершился самый активный – четвертый антарктический сезон украинского научно-исследовательского ледокола «Ноосфера».

После почти 5 месяцев работы судно вернулось в порт Кейптауна (ЮАР) 10 мая. За это время команда «Ноосферы» совершила рекордных 5 рейсов в Антарктику, а самый бурный на планете пролив Дрейка пересекала 10 раз. В целом судно прошло более 20 тысяч морских миль (более 37 тысяч километров).

https://www.facebook.com/AntarcticCenter/posts/pfbid0C5iTsoKMW71BnCDrR3ko14huoJ3B9CbNd1BnzAZxpvhDR5M7GANh2FVVJjpaqGvFl?locale=uk_UA

Україна має всі шанси стати ключовим пунктом у транзиті

китайських вантажів у Європу, – інтерв'ю з CEO Uni-Laman Group

Розмова з Геннадієм Сорочинським про потенціал України на Транскаспійському транспортному маршруті, важливості присутності в Казахстані і плани відкриття офісів в ОАЕ та Індії.

Повномасштабне вторгнення росії стало переломним моментом для логістики, висвітливши її найбільш вразливі місця. Однією з ключових проблем виявилася слабка інтеграція українських логістичних компаній у міжнародні транспортні мережі.

Через правила міжнародних судноплавних перевезень, контейнери, що прямували в Україну, були вивантажені у транзитних портах – Туреччини, Румунії, Греції, ОАЕ та інших країн. Доставити ці вантажі після початку великої війни стало серйозним викликом.

“Компанії, які не мали міжнародної інфраструктури, досвіду та зв’язків, були змушені припинити роботу. Ми на той час вже мали офіси в Польщі, Молдові, Китаї та, відповідно, досвід. Тож, почали підіймати старі зв’язки з портами і агентами, щоб виконати зобов’язання перед клієнтами”, – говорить CEO логістичної компанії Uni-Laman Group Геннадій Сорочинський. На те, щоб доставити всі вантажі пішов майже рік. За цей час компанія вивезла майже 25 тис. TEU.

Що ж далі? В умовах звуження ринку основною стратегією для компанії стала міжнародне розширення. Тож, у фокусі став розвиток за кордоном – нові офіси, склади, автопарк та сервіс для клієнтів.

Сьогодні Uni-Laman Group працює в 9 країнах світу: Україна, Польща, Румунія, Молдова, Китай, Грузія, ОАЕ, Азербайджан, Болгарія. В найближчому горизонті цей список поповниться ще однією точкою на мапі – Казахстаном.

Про те, чим був обумовлений вибір нової країни та які подальші

плани розвитку компанії за кордоном та в Україні, ЦТС розповів CEO Uni-Laman Group Геннадій Сорочинський.

Чому Uni-Laman Group відкриває офіс у Казахстані?

Казахстан – це країна з величезним потенціалом, яка зараз активно розвивається. Ми бачимо, що там справді відбуваються зміни: економіка стає більш відкритою, росте співпраця з міжнародними партнерами. Для нас це можливість розширити присутність у регіоні, який стає важливим логістичним вузлом. Але головна причина – це обхід росії. Ми не можемо працювати через державу-агресора, тож будуємо маршрути, які дозволяють напяму зв'язати Китай і Європу через альтернативні шляхи. Казахстан – ключова країна Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ). Це фактично новий логістичний коридор, що дозволяє українському бізнесу працювати без залежності від російської інфраструктури.

Ми бачимо, що цей маршрут набирає обертів, і хочемо бути там, де формується майбутнє логістики. Казахстан уже зараз став важливим транзитним хабом для товарів з Китаю, а далі – Європа. Відкриття офісу дає нам змогу безпосередньо працювати з місцевими партнерами, організовувати перевезення, контролювати всі процеси на місці.

Як працюватиме офіс у Казахстані?

У Казахстані, для початку, працюватиме близько 10 людей. Частина з них – місцеві спеціалісти, які займатимуться продажем логістичних послуг на локальному ринку. Інша частина – наші співробітники з України, які будуть впроваджувати та контролювати наші бізнес процеси.

Ми завжди працюємо не тільки на транзитні вантажі, а й на локальних ринках тих країн, де відкриваємо представництва. Наприклад, у Грузії, Азербайджані, Молдові, Польщі, Болгарії, Румунії у нас є свої sales-команди, які продають логістичні послуги місцевим компаніям. Те ж саме буде і в Казахстані – тамтешні менеджери продаватимуть наші логістичні рішення казахським клієнтам.

Яку саме послугу ви пропонуєте локальному ринку Казахстану?

У Казахстані логістика між Китаєм і місцевими компаніями вже давно налагоджена. Тому якщо прийти туди й сказати: “Давайте

ми вам перевеземо вантаж із Китаю”, у відповідь можна почути: “Та почекайте, у нас пів родини в Китаї живе, вони нам і самі все організують”. Це реальність цього ринку – перевезення між Казахстаном і Китаєм працюють на особистих зв’язках, і вклинитися в цю систему майже нереально.

Але є інша історія – вантажі з Європи до Казахстану. Офіційно залізничне сполучення з Європою у них є, але проходить воно через росію, а це – бюрократія, перевірки, санкції, додаткові ризики. Казахський бізнес намагається дистанціюватися від цього. Ось тут ми можемо запропонувати альтернативний маршрут в обхід росії, і це те, що зараз дуже цікавить місцевий бізнес.

Як це працює? Спочатку ми консолідуємо вантажі в Болгарії, на складі у Варні. Коли накопичується достатній обсяг вантажу, ми формуємо збірну машину та відправляємо її в Тбілісі – на один із наших ключових логістичних хабів. Там усе розподіляється: частина йде на Грузію, частина – на Азербайджан, а казахський вантаж забирає місцевий перевізник, який привіз щось із Харгоса, завантажується вже європейськими товарами і їде назад – в Алмати, Астану чи інші міста.

Тобто ми будуємо живу логістику, де все замикається на наших складах і маршрутах. Це дає можливість оптимізувати процеси й зробити доставку швидшою та зручнішою. Казахський бізнес цього потребує. Вони хочуть працювати з Європою напряму, без посередників у вигляді російської залізниці, і наша система – саме те, що їм потрібно.

Як зараз організована доставка вантажів з Китаю до України та які переваги маршруту?

Раніше, коли все працювало стабільно, більшість китайських вантажів йшли морем – через Індійський океан і Суец. Але з початком повномасштабної війни та проблемами в Суецькому каналі, ситуація змінилася. Доставка морем могла займати 90-100 днів – і це тільки сам морський маршрут. Судна змушені були обходити Африку, йти через Атлантичний океан, що суттєво подовжувало терміни.

Зараз ми пропонуємо швидшу альтернативу – комбінований маршрут через Тбілісі і Чорне море. Відправляємо два потяги на

тиждень. Так, цей маршрут дорожчий за океанське перевезення, тому що включає залізницю, перевантаження на митному складі та автомобільний транспорт. Але головна перевага – оперативність. Три тижні замість трьох місяців. Якщо вдасться відновити паромне сполучення між портом Поті і портом Чорноморськ, терміни скоротяться ще на три дні.

Наскільки стабільна логістика через Казахстан?

Казахстан можна назвати стабільним логістичним хабом, і головний фактор – його стратегічне партнерство з Китаєм. Для Китаю Казахстан – це ворота в Європу, коли йдеться про сухопутні маршрути. Якщо подивитися на карту, то з північних сусідів Китаю є лише три варіанти: росія, Монголія і Казахстан.

Монголія в основному використовується для транзиту до росії, а сама росія зараз не розглядається як надійний логістичний маршрут через війну та санкції. Тому єдиний сухопутний шлях для перевезення китайських вантажів у Європу в обхід росії проходить саме через Казахстан. І Китай зацікавлений у тому, щоб цей маршрут залишався стабільним і безперебійним.

Яка може бути роль України в Транскаспійському транспортному маршруті після закінчення війни?

Після війни Україна, при умові надання нам статусу члена Європейського союзу, може стати ключовим транспортним вузлом у Транскаспійському транспортному маршруті, з'єднуючи Європу та Азію через ефективну інфраструктуру портів, залізниць та автомобільних маршрутів. До початку повномасштабного вторгнення Україна вже розвивала логістичні хаби, які могли б інтегруватися в міжнародні транспортні ланцюги. Але війна змінила все, і тепер перед нами стоїть нове завдання – відновити та переосмислити роль України у глобальній логістиці.

Україна має всі шанси стати ключовим пунктом у транзиті китайських вантажів у Європу. Адже маршрут через Чорне море в комбінації з ефективною залізничною інфраструктурою дозволяє створити конкурентну альтернативу наземним шляхам через Туреччину чи Росію.

Що для цього потрібно? По-перше, надання нам членства в

Європейському союзу або зменшення чи скасування митних процедур між нашою країною та країнам ЄС. По друге, відновлення та модернізація морських портів, які знову можуть стати одними з основних перевалочних хабів для контейнерних вантажів. По-третє, розвиток залізничного транспорту, який дозволить ефективно перекидати вантажі між Азією та Європою без простоїв на кордонах. І, звичайно, інвестиції в митну та логістичну інфраструктуру, щоб забезпечити безперебійний і швидкий рух товарів.

Чи можна говорити про інвестиції в цей маршрут та яке місце в цьому України?

Чим більше маршрут використовується, тим більше він починає обростати інвестиціями. Ключові країни маршруту – Азербайджан і Казахстан – вже зараз зацікавлені у його розвитку, адже цей транзит приносить їм прямий економічний зиск. Крім того, Китай, як один із головних учасників глобальної логістики, теж прагматично інвестує у проекти, які реально функціонують.

Якщо китайські компанії побачать, що транзит через нашу територію стабільний і економічно вигідний, вони почнуть інвестувати в українську інфраструктуру. Але щоб це стало можливим, важливо запустити цей механізм і довести, що він працює.

Чи маєте подальші плани розширення географії присутності в інших країнах?

Уже зараз триває підготовка до відкриття офісу в Індії. Це стратегічно важливий напрямок, і компанія вже займається організацією діяльності на місці. Також у фокусі – Емірати. Представництво там вже є, але компанія хоче, щоб воно працювало не просто як точка присутності, а як повноцінний офіс, що активно займається локальним ринком.

Щодо Європи, то розглядаємо кілька країн, але поки що це на стадії підготовки.

Як ви бачите свій подальший розвиток в Україні?

Ми є за походженням українською компанією. Україна для нас дуже важлива, тому що це наша коріння, наша ідентичність, наш

хед-офіс знаходиться в Одесі. І ми хотіли б розвивати свій бізнес тут більше і більше, допомагати розвивати логістичну інфраструктуру та логістичну галузь в Україні.

Роботи тут багато, тому що війна показала багато недопрацювань і недоліків в логістичній галузі, в першу чергу в міжнародній логістиці. Ми працюємо в різних країнах, маємо досвід, бачимо, як вибудовуються ефективні процеси у світі, як працюють транспортні коридори, автоматизація, як організовують митні зони, як функціонують порти та залізничні хаби. І цей досвід може стати важливим для України після завершення війни, чого ми всі чекаємо.

Я думаю, що вантажопотік в Україну збільшиться в декілька разів, тому що при відбудові економіки потрібно багато вантажів: промислових, побутових та інших. І нам потрібно реалізовувати логістичні проекти. Чим краще буде розвинена логістична інфраструктура, тим краще буде розвиватися економіка України.

Сухі порти, які дозволять зняти навантаження з морських портів і працювати з великими обсягами вантажів без заторів. Розвиток річкового транспорту, коли судна з моря можуть заходити в глиб материка, розширюючи логістичні можливості. Залізничні коридори, які повинні бути інтегровані у європейську систему. Все це можливо, але потребує чіткої організації та грамотного планування.

Але фундамент всього цього – міжнародні зв'язки. Без них не працює ані торгівля, ані виробництво. Відновившись після війни, Україна має всі шанси стати не просто транзитною країною, а важливим логістичним, промисловим і торговельним центром у Європі. І ми готові бути частиною цього розвитку, вкласти в нього наш досвід і наші ресурси.

https://cfts.org.ua/articles/ukrana_mae_vsi_shansi_stati_klyuchovim_punktom_u_tranziti_kitayskikh_vantazhiv_u_evropu__intervyu_z_ceo_uni_laman_group_2098

