

В Одесском порту проведена нестандартная проводка судна с заболевшим экипажем

Лоцман портовой лоцманской службы (ПЛС) «Одесса» в воскресенье, 7 ноября, выполнил нестандартную лоцманскую проводку судна в Одесский порт в условиях жесткого карантина.

Балкер Magic Horizon (максимальная длина 224,94 м) после загрузки в Одесском порту кукурузой, вышел на рейд для догрузки до полной осадки судна. После этого балкер должен был отправиться по назначению. Однако на борту судна произошла вспышка COVID-19: у 13 из 21 членов экипажа был диагностирован положительный результат на наличие антигена коронавируса SARS-CoV-2. Для замены больных членов экипажа, фумигации груза и оформления других процедур было принято решение поставить судно на глубоководный причал №2-к нового контейнерного терминала”, – указала пресс-служба.

Учитывая, что на рейде Одесского порта балкер Magic Horizon был загружен до осадки 13,75 метра, выполнить стандартную лоцманскую проводку судна в порт по так называемой дуге было невозможно.

Лоцману пришлось заводить судно нестандартно: строго по первому колену канала нефтегавани и после прохождения буя №4 «заламывать» балкер влево с помощью трех буксиров. К тому же все операции по проведению и швартовке лоцман провел на крыльях мостика судна в «полном обмундировании» – в костюме биозащиты.

Портовая лоцманская служба «Одесса» – структурное подразделение филиала «Дельта-лоцман» ГП «АМПУ», на которое возложены функции по предоставлению лоцманских услуг на рейде и в акватории Одесского морского порта.

Одесский морской порт расположен в юго-западной части Одесского залива. Количество грузовых причалов – 31, длина грузового причального фронта – 6,291 километра. В порту работают ДП «КТ0», 000 «Бруклин-Киев», 000 «Металзюкрайн Корп», 000 «Новолог», 000 «Олимпекс Купе Интернешнл», 000 «Новотех-Терминал», 000 «УНСК», ПАО «ГПЗКУ «Одесский зерновой терминал» и другие портовые операторы.

Одесский морской порт в 2020 году [сократил](#) грузооборот по сравнению с 2019 годом на 7,8% – до 23,37 млн тонн. Доля порта в грузообороте морских портов Украины составила 14,7% против 15,8% в 2019 году.

Источник: пресс-служба ГП «Администрация морских портов Украины»

Порт «Пивденный» обработал более 100 кейпсайзов с начала года

У причалов морского порта «Пивденный» с начала 2021 года по состоянию на 8 ноября обработано 799 судов.

По информации главной диспетчерской администрации порта, в том числе за этот период у причалов «Пивденного» обработан 101 кейпсайз.

По предварительным данным, в январе-октябре 2021 года портовые операторы порта «Пивденный» обработали 42,603 млн тонн грузов. Больше всего за отчетный период было перегружено руды – 23,951 млн тонн, зерна – 7,226 млн тонн. Перевалка контейнеров

составила 186 836 TEU, или 2,406 млн тонн.

В 2020 году морской порт «Пивденный» [обработал](#) 1214 судов, в том числе 172 кейпсайза.

Морпорт «Пивденный» в 2020 году [увеличил](#) грузооборот по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 14,5% – до рекордных 61,664 млн тонн. Доля порта в грузообороте морских портов Украины составила 38,7% против 33,7% в 2019 году.

Источник: пресс-служба Пивденного филиала ГП АМПУ

ИМО рассматривает введение нового «экологического» налога на судоходство

Международная морская организация (ИМО) прорабатывает идею введения нового налога на морские перевозки в рамках активизации усилий по сокращению выбросов парниковых газов, пишет [The Wall Street Journal](#).

По информации издания, нововведение призвано помочь финансированию создания глобальной сети заправочных станций для судов с альтернативными видами топлива, а также способствовать субсидированию развивающихся стран, которые сталкиваются с высокими экспортными расходами в отрасли.

Организация предлагает взимать \$100 за каждую метрическую

тонну углекислого газа, выбрасываемого судном. По оценкам Всемирного банка, предоставленным ИМО в сентябре, такой сбор позволит в течение 30 лет собрать порядка \$1 трлн.

Как отмечает газета, ИМО испытывает давление со стороны крупных грузовладельцев и правительств в связи с необходимостью усилить меры по сокращению выбросов парниковых газов. При этом генеральный секретарь организации Китак Лим подчеркивает, что без финансирования сделать для экологизации отрасли почти ничего нельзя.

Те, кто говорит, что мы затягиваем, неправильно информированы. Если развитый мир хочет более быстрого пути, он должен оценить и устранить экономические последствия для развивающихся стран. ИМО – это не компания, которая сама принимает решения, у нас 175 стран-членов, и нам нужен консенсус”, – заявил Лим.

ИМО начала обсуждение налога еще в октябре в рамках рыночных мер по финансированию перехода отрасли к зеленому вектору развития. Этот вопрос в ноябре будет вынесен на обсуждение в комитете по защите морской среды при организации. Если комитет одобрит предложение, это станет основой для консенсусного решения по налогу стран-членов ИМО, которое они должны будут принять в течение двух лет.
