

Обробка вантажів у Білгород-Дністровському порту зросла більш ніж у 100 разів

За пів року Білгород-Дністровський порт обробив більше вантажів, ніж за останні три роки загалом.

Після оголошення у квітні про роботу порту у форматі логістичного центру, підприємство обробило майже всі види зернових та декілька видів продукції ГМК, повідомила пресслужба порту.

В адміністрації порту не розповіли, скільки саме обробив порт, проте зазначили, що підприємство прийняло понад 10 тис. вантажних автомобілів та відвантажило залізницею понад 4 тис. вагонів.

«Цим порт суттєво полегшив навантаження на дорожню інфраструктуру до портів Ізмаїл та Рені», – зазначили у пресслужбі Білгород-Дністровського порту.

Всю продукцію з порту відправлено на експорт. Зазначається, що лише за останні пів року підприємство обробило більше вантажів, ніж за останні три роки загалом.

<https://usm.media/obrobka-vantazhiv-u-bilgorod-dnistrovskomu-portu-zrosla-bilsh-nizh-u-100-raziv/>

Юрій Васьков. «Зернову ініціативу» продовжено на 120 днів

«Зернову ініціативу» продовжено на 120 днів. Лідери ООН та Туреччини підтвердили, що залишаються гарантами реалізації Ініціативи.

За 120 днів роботи Ініціативи порти Великої Одеси відправили понад 11 млн тонн агропродукції. Це значний обсяг, але недостатній. ООН та Туреччина наголосили, що зернова ініціатива має ключове значення для світу в тому числі і у боротьбі з продовольчою кризою.

Маємо використовувати весь наявний експортний потенціал, щоб світ отримав українську агропродукцію в потрібному обсязі.

Тому в черговий раз наголосили партнерам на необхідності терміново підвищити ефективність роботи Спільного координаційного центру задля подолання наявних проблем. У першу чергу важливо забезпечити щоденне безперешкодне проходження суден, які задіяні в роботі Ініціативи.

Також додатково запропонували партнерам:

- подовжити роботу «зернового коридору» мінімум на 1 рік;
- долучити порти Миколаєва до Ініціативи.

Очікуємо на їх відповідь.

Туреччина заблокує вихід із Чорного моря не застрахованих російських танкерів

Туреччина з 1 грудня 2022 року закриє протоки Босфор та Дарданелли для суден, що перевозять нафту, якщо вони не мають страхового покриття, пише [Bloomberg](#).

Зазначається, що нове правило набуде чинності за кілька днів до запуску санкцій Євросоюзу проти російської нафти. Після введення санкцій російські нафтовики втратять можливість отримати страховку у разі перевезення нафти за ціною вищою за встановлену стелю.

Турецький чиновник із системи контролю за морськими перевезеннями підтвердив Bloomberg, що нові правила пов'язані із дотриманням європейських санкцій, хоча формально Туреччина до них не приєднувалася. Нововведення, визнав чиновник, вплине на танкери з російською сировиною, якщо їм не вдасться отримати страхові гарантії на відшкодування збитків у разі надзвичайних подій, таких як розлив нафти.

Рішення пов'язане з необхідністю забезпечити безпеку проток, наголосив чиновник.

Під загрозою може опинитися весь експорт російської нафти з Новоросійська – близько 650 тис. барелів на добу.

Раніше найбільше у світі об'єднання страховиків відмовилося працювати з російською нафтою.

До цього іранські страхові компанії створили консорціум для роботи в Росії на основі Центральної страхової компанії Ірану Vimeh Markazi (є регулятором ринку) і об'єднав 12 іранських фірм.

Обмеження цін на російську нафту, яке запроваджують Євросоюз та його союзники, полягає у повній забороні на її перевезення, але з винятком для третіх країн, якщо нафта коштує менше певного порогу. Рівень, на якому буде встановлено цей поріг, стане відомий пізніше, його має визначити коаліція країн G7 та їхніх партнерів. Обмеження [почне](#) діяти для сирової нафти 5 грудня, а для нафтопродуктів – у лютому.

Експорт зерна сягнув 16 млн тонн з початку маркетингового року

Експорт зернових з початку 2022-2023 маркетингового року (МР, липень 2022 – червень 2023) станом на 18 жовтня становить 15,949 млн тонн проти 23,204 млн тонн на відповідну дату минулого МР.

За інформацією Державної митної служби, **кукурудза** стала єдиною зерною культурою, яка продемонструвала зростання експорту в поточному сезоні – на 95,5%, до 8,436 млн тонн.

Експорт інших основних зернових зменшився, зокрема:

- **пшениці** – в 2,2 разу, до 6,141 млн тонн;
- **ячменю** – у в 3,7 разу, до 1,305 млн тонн.

Крім того, **борошна** експортовано 47,6 тис. тонн проти 48,3 тис. тонн роком раніше, зокрема пшеничного – 44,6 тис. тонн проти 47,8 тис. тонн.

Експорт зернових з початку листопада становив 2,747 млн тонн проти 3,76 млн тонн минулого року.

Зменшення відвантажень продемонстрували всі основні зернові:

- **кукурудза** – на 30,5%, до 1,358 млн тонн;
- **пшениця** – на 17,4%, до 1,143 млн тонн;
- **ячмінь** – 43% разу, до 199 тис. тонн.

Крім того, **борошна** експортовано у листопаді 9,5 тис. тонн проти 4,6 тис. тонн роком раніше, зокрема пшеничного – 9,2 тис. тонн проти 4,5 тис. тонн.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією.

Перше завантажене судно в рамках ініціативи [вийшло](#) з Одеського порту 1 серпня. Перше судно під завантаження [зайшло](#) до порту Чорноморськ 7 серпня і [залишило](#) порт 13 серпня.

На зустрічі у Стамбулі [погоджено](#) продовження дії Ініціативи з безпечного транспортування агропродукції через Чорне море під егідою ООН ще на 120 днів – до середини березня 2023 року.

[Порти Азії очікують рекордні](#)

обсяги російської нафти

Середньодобовий обсяг морського експорту російської сирової нафти з 5 по 11 листопада 2022 року зменшився проти попереднього тижневого періоду на 20% – до 2,89 млн барелів. Про це повідомляє [Bloomberg](#).

Перенаправлення російського експорту нафти в Азію набирає обертів, рекордні обсяги прямують на танкерах до портів регіону. Необхідність переходу стає гострішою, оскільки наближається заборона на морський імпорт до Європи, яка раніше була основним експортним ринком Москви», – зазначає агентство.

До Азії зараз прямує дві третини нафти, що завантажуються на танкери в російських портах. Основними покупцями виступають Китай та Індія, незначні обсяги спрямовуються до Шрі-Ланки та ОАЕ.

Ембарго Євросоюзу, яке призупинить майже всі морські постачання російської нафти до блоку, набуде чинності 5 грудня. Санкції також заборонять європейським танкерам перевозити російську нафту, а також надавати страхові, брокерські, фінансові, класифікаційні та інші послуги. Будуть винятки стосовно суден, що перевозять вантажі, придбані за ціною, нижчою майбутнього цінового обмеження. Великобританія наслідувала приклад ЄС і заборонила своїм компаніям надавати відповідні послуги суднам. Ця заборона також набуде чинності 5 грудня.

Загалом протягом звітного тижня російські морські нафтові порти і термінали завантажили 27 танкерів проти 34 попереднього тижня. Розподіл відправлених танкерів за портами чотирьох експортних регіонів:

Балтійський регіон:

- Приморськ – 8 танкерів (попереднього тижня – 9);

- Усть-Луга – 4 (5).

Тихоокеанський регіон:

- Козьміно – 8 (8);
- Де-Кастрі – 1 (2);
- Пригородне – 1 (1).

Чорноморський регіон:

- Новоросійськ – 3 (5).

Арктичний регіон:

- Мурманськ – 2 (4).

Сумарний обсяг відвантаженої нафти звітного тижневого періоду становив 20,25 млн барелів проти 25,2 млн барелів тижнем раніше.

Надходження від експортного мита звітного тижня зросли проти попереднього тижня на \$31 млн – до \$118,1 млн. Це найнижчий показник від початку повномасштабного вторгнення. Падіння надходжень ускладнилося нижчою ставкою експортного мита в листопаді, яка становить \$5,83 за барель (найменший рівень з січня 2021 року).

Обсяг нафти на танкерах, що прямують до Китаю, Індії та Туреччини, трьох країн, які стали найбільшими покупцями перенаправленої російської нафти, а також обсяги на суднах, які ще не вказали кінцевий пункт призначення, досягли рекордних 2,39 млн барелів на добу протягом чотирьох тижнів до 11 листопада.

Танкери, що перевозять російську нафту, стають більш обережними щодо пунктів призначення. Відбулося значне зростання кількості суден, які вказують своїм наступним пунктом призначення Порт-Саїд або Суецький канал. Це супроводжувалося зменшенням числа танкерів за останні тижні, які сигналізують, що прямують до Індії. Ймовірно, більша

частина цих суден почне вказувати індійські порти, коли вони пройдуть канал.

Танкери, які зараз завантажуються в балтійських портах Приморськ або Усть-Луга, не досягнуть розвантажувальних терміналів у Китаї чи Індії до набуття чинності заборони ЄС на надання страхових та інших послуг. Будь-який вантаж, придбаний за ціною, вищою за поки не узгоджене обмеження, втрачає покриття 5 грудня відповідно до поточних правил. США та Велика Британія ввели виняток зі своїх правил, звільняючи вантажі, придбані до цієї дати, за умови, якщо вони будуть доставлені до 19 січня. Очікується, що ЄС підтримає цей приклад», – зауважує агентство.

Середньодобовий обсяг морського експорту російської сирої нафти з 29 жовтня по 4 листопада 2022 року [збільшився](#) проти попереднього тижневого періоду на 15% – до 3,6 млн барелів. Російські нафтові порти і термінали завантажили 34 танкерів проти 30 попереднього тижня.
