Контейнерні лінії значно покращили надійність розкладу порівняно з минулим роком

Показник надійності розкладу глобальних контейнерних перевезень знизився у січні 2023 року на 3,8 процентного пункту порівняно з показником грудня – до 52,6%.

Як свідчать дані Sea-Intelligence Consulting, погіршення показника спостерігається другий місяць поспіль після майже двократного зростання, яке тривало майже весь минулий рік. Порівняно з січнем минулого року індекс відповідності розкладу ліній підвищився на 22,2 процентного пункту.

Середній час запізнення суден у січні порівняно з попереднім місяцем зменшився на чверть доби – до 5,26 доби.

З 14 найбільших перевізників найвищий індекс надійності сервісу у січні 2023 року був у Maersk – 58,3%. Понад 50% дотримання розкладу продемонстрували ще чотири лінії: MSC -57,7%, CMA CGM – 52,1%, Hamburg Süd – 51,6%, Hapag-Lloyd – 50,8%.

У 9 ліній індекс відповідності розкладу був між 40% та 50%, до їх числа увійшов Zim, який продемонстрував найнижчий показник січня – 41%.

У 2022 році середній показник надійності розкладу глобальних контейнерних перевезень піднявся до найкращого з початку коронавірусних обмежень рівня – 42,3%, до кінця року відповідність розкладу зросла до 56,5%.

Кілійський завод УДП будуватиме нові баржі із суден-донорів

На Кілійському суднобудівно-судноремонтному завод (КСБСРЗ), який є структурним підрозділом ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП), триває підготовка до створення нового несамохідного судна з використанням конструкцій суден-донорів. Про це повідомив в.о. генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Вперше за тривалий час УДП розпочинає будівництво флоту. На Кілійському СБСРЗ триває підготовка до створення нового несамохідного судна з використанням конструкцій суден-донорів. На сліп підняті два перших ліхтера (різновид баржі), які виступають донорами. Визначені дефекти, розпочався ремонт із заміну металу", – написав Москаленко у Facebook.

За його словами, технологія будівництва барж типу SLG із ліхтерів-донорів не нова. Після розвалу ще радянської системи ліхтерних перевезень сотні ліхтерів залишились незатребуваними, оскільки використання цих невеличких суден довжиною лише 40 метрів у якості річкових барж економічно недоцільне. Але на основі ліхтерів можна створювати справжні баржі з великою вантажопідйомністю. Нове судно будується шляхом конверсії – стикування двох ліхтерів через вставку, що вирізається із третього ліхтера.

Перші баржі з ліхтерів (усього 18 одиниць) проекту UDP SL були побудовані у 1998-2000 роках. Проект розроблений спільно Кілійським заводом та Морським інженерним бюро. У 2001-2005 роках було побудовано ще 20 барж на основі вже удосконаленого проекту UDP SLG, також розробленого КСБСРЗ та МІБ. Довжина баржі SLG – 76,5 метра, осадка – 3,1 метра, вантажопідйомність

– 2,2 тис. тонн.

Тривалий час будівництво не проводилося. У 2017 році запланували зробити ще 40 суден, проте у підсумку Кілійській завод виготовив лише дві баржі SLG-21 та SLG-22, побудовані за проєктом ТОВ «Гранд Інжиніринг»", – додав Москаленко.

Наразі в УДП залишилося 86 ліхтерів. Частина з них здається в оренду у якості так званих «проставок» між суднами та причалом. Але більшість гниє, витягуючи з УДП кошти, які пароплавство сплачує за якірний збір, або витрачає на аварійні ремонти.

Два перші ліхтери УДП вже готуються до «нового життя», ще 7 ліхтерів відібрані для перебудови і з часом також перемістяться на КСБСРЗ.

Плануємо у найближчі 2-3 роки повністю закрити питання ліхтерів: всі судна, які ще перебувають у задовільному технічному стані будуть «перетворені» на баржі. УДП має отримати ще 5-6 баржевих караванів", – підсумував керівник пароплавства.

За його словами, економічні розрахунки, проведені аналітиками УДП, свідчать, що інвестиції у будівництво SLG барж є абсолютно виправданими. Тим більше, що конверсію буде проведено на власному виробництві.

У лютому Кілійський СБСРЗ розпочав виконувати капітальні ремонти суден з повним фарбуванням корпусу.

Раніше стало відомо, що УДП планує приєднати ХОСП «База технічного обслуговування флоту» (БТОФ) до КСБСРЗ і створити єдиний судноремонтний підрозділ.

КСБСРЗ спеціалізується на будівництві корпусів суден та суднoремонті будь-якої складності. Підприємство будує річкові судна та судна типу «річка-море» (баржі, танкери, самохідні землевивізні шаланди, ліхтери, хімовози, контейнеровози,

яхти), ремонтує річкові та морські буксири, несамохідні та самохідні суховантажні та наливні судна. За роки незалежності України завод збудував понад 150 корпусів суден, понад 60 барж типу SL, SLG, EVRO – TAF, FNG, RTS, відремонтував понад 1400 одиниць флоту.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю. Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами. Основу вантажів у 2022 році складають зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і запустила регулярні контейнерні каравани.

Компанія у 2022 році збільшила перевезення вантажів порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» одержало понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.

Експорт зерна збільшився на 3% у лютому

Експорт зернових з початку 2022-2023 маркетингового року (МР, липень 2022 – червень 2023) станом на 1 березня становить 32,286 млн тонн проти 43,515 млн тонн на відповідну дату минулого МР.

За інформацією Державної митної служби, експорт основних

зернових зменшився, зокрема:

- **кукурудзи** – на 3,8%, до 18,604 млн тонн
- **пшениці** – на 37,3%, до 11,338 млн тонн;
- **ячменю** – у 2,7 разу, до 2,05 млн тонн.

Крім того, **борошна** експортовано 98,9 тис. тонн проти 68 тис. тонн роком раніше, зокрема пшеничного – 94,9 тис. тонн проти 66,6 тис. тонн.

Експорт зернових у лютому становив 5,207 млн тонн проти 5,045 млн тонн за аналогічний місяць попереднього року.

При цьому експорт **кукурудзи** зменшився на 12,5% – до 3,336 млн тонн. Експорт інших основних зернових збільшився, зокрема:

- **пшениці** – на 54,6%, до 1,609 млн тонн;
- **ячменю** – на 50,6%, до 232 тис. тонн.

Крім того, **борошна** експортовано у лютому 16,5 тис. тонн проти 4,4 тис. тонн роком раніше, зокрема пшеничного – 16,3 тис. тонн проти 4,1 тис. тонн.