

У Чорноморську на судноремонтному заводі "ІСРЗ" змінилось керівництво

Приватне акціонерне товариство "ІСРЗ" має нового керівника. Відповідна інформація розміщена в системі відкритих даних YouControl.

Багаторічний голова правління "ІСРЗ" Михайло Дудніков покинув посаду.

Тепер підприємство очолював Володимир Олексійович Сінкевич.

Нагадаємо, у травні 2023 року депутат від "ОПЗЖ" Михайло Дудніков написав заяву про дострокове припинення ним повноважень депутата Чорноморської міської ради.

https://chis-chernomorsk.com.ua/2025/08/25/u-chornomorsku-na-sudnoremontnomu-zavodi-isrz-zminylos-kerivnyctvo.html?fbclid=IwY2xjawMZ3o1leHRuA2FlbQIxMQABHuCKQEj1zdIcr41mh_0dlNIndY15yQwI2RzkmXN9uXraj1qp90a7jbdxu88G_aem_yNa9MdX_1l4VWPWUFWIPYA

Частка зернових, що йдуть до портів залізницею, у серпні зросла до 95%

Українська залізниця різко наростила перевезення агропродукції: майже весь експортний зерновий вантаж прямує саме до морських портів.

За перші 19 днів серпня залізницею перевезено 1,624 млн тонн

зернових вантажів. Про це повідомляє Rail.insider із посиланням на нараду «Укрзалізниці» з аграрними трейдерами.

Це у 2,8 раза більше, ніж у липні, хоча на 15% менше, ніж за той самий період торік. Найбільший приріст спостерігається в експортному сегменті: 1,483 млн тонн збіжжя відправлено саме на зовнішні ринки. Це утричі перевищує липневі показники, але на 14% нижче торішнього рівня.

Показовим є те, що майже весь цей обсяг (95%) прямує саме до морських портів, тоді як внутрішні перевезення становлять мінімальну частку.

Середньодобові навантаження також демонструють динаміку відновлення: у серпні вони зросли у 2,2 раза порівняно з липнем і досягли 88,2 тис. тонн.

Також напередодні USM інформував, що Росія демпінгує на зерновому ринку, щоб посилити тиск на конкурентів.

<https://usm.media/chastka-zernovih-shho-jdut-do-portiv-zalizni-chieyu-u-serpni-zrosla-do-95/>

Державний закупівельник Єгипту замовив пшеницю з України, Румунії та Франції

Єгипетський держзакупівельник зерна Future of Egypt домовився придбати велику партію пшениці з Франції, а також зерно з України та Румунії.

Йдеться про щонайменше 200 тис. тонн французької пшениці у межах останніх приватних угод із трейдерами, повідомляє Reuters.

Крім того, Future of Egypt замовила кілька партій по 30 тис. тонн пшениці з України та Румунії.

Єгипет залишається одним із найбільших у світі імпортерів пшениці: державні структури щорічно закупають близько 5 млн тонн із понад 12 млн тонн загального імпорту.

У грудні FoE, пов'язана з військовими структурами, перебрала на себе функцію закупівлі зерна на міжнародних ринках у старій структурі – Державного управління із закупівель сировини (GASC). Якщо GASC традиційно проводила тендери, то FoE віддає перевагу приватним угодам.

За словами трейдерів, за останні два тижні FoE могла замовити до семи великих суден із французькою пшеницею, що дорівнює понад 400 тис. тонн. Серед них – один балкер обсягом 63 тис. тонн для відвантаження у період 10-20 вересня з оплатою за 270-денними акредитивами. Інші партії також плануються до швидкого відвантаження.

Пшениця необхідна для виробництва субсидованого хліба, який споживають понад дві третини населення країни (108 млн осіб), що вже потерпає від інфляції та погіршення умов життя. Єгипет не зміг досягти внутрішньої мети закупівель у 4-5 млн тонн на сезон 2024/25, який завершився минулої п'ятниці.

Орієнтовна ціна закупівель становила \$265-270 за тонну (CFR), а деякі угоди могли перевищувати \$275 за тонну. FoE не розкрила деталі цін чи умов оплати.

За словами європейських трейдерів, французьке зерно зараз легко доступне, тоді як російське – обмежене: фермери мало продають, особливо пшеницю з вмістом білка 11%.

Після зміни моделі закупівель деякі угоди затримувалися чи переглядалися, що трейдери пов'язують із менш передбачуваним процесом. Загалом у першій половині року імпорт пшениці Єгиптом (державним і приватним сектором) зменшився на 30% і становив 4,9 млн тонн.

Раніше, у квітні, FoE уклала угоду на 180 тис. тонн французької пшениці, яку планувалося відвантажити в травні-червні, але фактично завантаження відбулося лише на початку серпня.

Раніше USM повідомляв, що Росія вкрала з окупованих регіонів 2,5 млн тонн пшениці.

<https://usm.media/derzhavnij-zakupivelnik-yegiptu-zamoviv-pshe>

У Білгород-Дністровському порту побудують поромний комплекс і контейнерний термінал

Розвиток Білгород-Дністровського порту зокрема передбачає роботу у межах Середнього коридору.

Про це повідомила очільниця Білгород-Дністровського порту Оксана Кіктенко.

За її словами, Середній коридор отримає єдиного оператора маршруту, управління яким здійснюватимуть компанії Китаю, Казахстану, Азербайджану та Грузії.

«Акціонери спільного підприємства Middle Corridor Multimodal Ltd, створеного залізничними операторами Азербайджану, Казахстану та Грузії, на позачергових загальних зборах домовилися про вступ ТОВ «Китайські залізничні контейнерні перевезення» (дочірня структура China Railway Container Transport Co., Ltd) до складу СП. Його мета – стати єдиним оператором цього маршруту», – йдеться у повідомленні.

Загальні збори акціонерів СП відбулися на початку серпня в Баку. На зустрічі обговорили питання розвитку Середнього коридору, цифровізації процесів, реалізації Дорожньої карти щодо усунення «вузьких місць» та інші актуальні напрямки співпраці.

Зокрема досягнули домовленості про впровадження спільного моніторингу термінів проходження контейнерних поїздів за маршрутом.

Очільниця Білгород-Дністровського порту нагадала, що в рамках роботи Середнього коридору Білгород-Дністровський порт підписав меморандум з APM Terminals Poti (підрозділ компанії Maersk).

«Розвиток Білгород-Дністровського порту передбачає будівництво автомобільно-залізничного поромного комплексу (АЖПК) і контейнерного термінала», – наголосила Оксана Кіктенко.

Довідка. Середній коридор, також відомий як Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут (TITR або TMTM) охоплює залізничний, автомобільний і морський транспорт, з'єднуючи основні економічні центри Китаю, Центральної Азії, Кавказу і Європи.

<https://usm.media/u-bilgorod-dnistrovskomu-portu-pobuduyut-poromnij-kompleks-i-kontejnernij-terminal/>

Викиди зменшуються на 95%: аміачні двигуни показали вражаючі результати на випробуваннях

Випробування аміачних суднових двигунів демонструють серйозний потенціал для декарбонізації галузі.

Нещодавно в Китаї відбулося перше в історії бункерування судна «зеленим» аміаком, а японські компанії планують масштабні операції з бункерування в Сінгапурі, які мають стартувати у 2027 році. Про це пише Splash.

Тим часом, нові дані від коаліції Getting to Zero Глобального морського форуму свідчать про суттєвий прорив у сфері скорочення викидів завдяки використанню аміачного палива.

За результатами останніх випробувань, двигуни на аміаку здатні зменшити викиди в межах концепції «від бака до сліду» на 90–95%. Це навіть більше, ніж передбачали ключові розробники систем. Проте, як зазначають автори звіту, реальні показники потребують додаткової перевірки у комерційних умовах. Зокрема, йдеться про необхідність незалежних вимірювань під час експлуатації суден у відкритому морі.

Перші оператори, опитані GMF, планують використовувати аміак обмежено – від 25% до 50% часу роботи судна, щоб поступово накопичити досвід. Крім того, на початковому етапі аміак не застосовуватимуть під час маневрування в портах – це питання залишається відкритим.

Очікується також, що блакитний аміак (виготовлений з використанням викопного палива з вловлюванням CO₂) залишатиметься основним варіантом щонайменше до 2030 року, що може впливати на загальні рівні викидів.

Тим часом, як повідомляв USM, в ОБСЄ назвали застарілі танкери російського флоту «екологічними бомбами уповільненої дії».

<https://usm.media/vykydy-zmenszujutjsia-na-95-amiaczni-dvyhuny-pokazaly-wrarsajuczi-rezultaty-na-vyprobuvanniah/>
