

У НАНЦ детально розповіли про останній сезон криголама «Ноосфера»

У четвертому антарктичному сезоні науково-дослідне судно «Ноосфера» пройшло понад 20 тис. морських миль (понад 37 тис. км).

Останній сезон судна тривав з 12 грудня 2024 року до 10 травня 2025 року, повідомляє Національний антарктичний науковий центр.

Науковці зазначили, що сезон став рекордним за пройденим шляхом та кількістю міжнародних співпраць.

«Вперше в історії України наше судно забезпечило морські антарктичні дослідження США на замовлення Національного наукового фонду країни. Вже традиційно «Ноосфера» забезпечила перезмінку експедицій на польській антарктичній станції «Арцтовський», а також доправила туди низку вантажів. Дорогою до нашої станції «Ноосфера» доставила низку вантажів для іспанської антарктичної станції «Габріель де Кастілья» на острові Десепшн», – повідомили науковці.

Зокрема у межах програми ЄС «Горизонт Європа» з борту «Ноосфери» вперше запустили 6 аргобуїв для вивчення течій Південного океану (проект OCEAN:ICE).

Також українські вчені вперше провели одночасне радіозондування атмосфери з «Вернадського» та «Ноосфери», щоб більше дізнатися про процеси утворення хмар та опадів у нашому районі та їхній вплив на океан, морський лід і танення льодовиків.

Судно забезпечило перезмінку річних 29-ї та 30-ї Українських антарктичних експедицій. «Ноосфера» доправила до «Вернадського» та назад сезонну експедицію, що виконувала наукові та технічні завдання на станції впродовж антарктичного літа.

Рух вантажів залізницею до порту Ізмаїла впав до нуля

На роботу портової логістики вплинуло сезонне уповільнення експортної активності наприкінці маркетингового року.

Про це повідомили Spike Brokers.

Так, сповільнення експортної активності істотно вплинуло на роботу портової логістики, через що залізничне завантаження в напрямку портів Великої Одеси та Ізмаїла значно скоротилося.

Станом на 5 червня середньодобове вивантаження вагонів у портах Великої Одеси знизилося на 282 ваг/добу – до 755 ваг/добу. Одночасно зафіксовано суттєве зменшення кількості вагонів, що прямували у напрямку зазначених портів: протягом тижня цей показник скоротився на 1137 вагонів – до 2274 одиниць.

У напрямку порту Ізмаїл рух вантажів фактично припинився – кількість вагонів зменшилася на 59, до нуля. Також знизився показник вивантаження вагонів із зерном – на 3 ваг/добу, до 17 ваг/добу.

Ставки на ринку зернової логістики залишаються стабільними, проте ситуація з тарифами на залізничні перевезення утримує ринок у «плаваючому» стані, зокрема – через невизначеність політики Укрзалізниці. Це створює додаткові труднощі для укладання довгострокових угод, оскільки прогнози щодо вартості транспортних послуг залишаються непевними.

Раніше USM повідомляв, що в Укрзалізниці розповіли, чи <https://usm.media/ruh-vantazhiv-zalizniczeyu-do-portu-izma%dl%97la-vprav-do-nulya/> удуватимуть євроколію до порту Рені.

Укрферрі: Україна може стати одним із хабів поромних перевезень на Чорному морі

У судноплавній компанії «Укрферрі» розповіли, які перспективні напрямки для поромів можуть проходити через українські порти. Про це йшлося у презентації «Укрферрі» на Ukrainian Transport Forum 2025.

Україна має всі можливості стати одним із хабів поромних перевезень на Чорному морі. В «Укрферрі» зазначили, що бачать наразі щонайменше три довгострокові, перспективні напрямки, два з яких проходять через Україну:

- Україна – Грузія;
- Україна – Туреччина;
- Болгарія – Грузія.

Попри це, існує низка проблемних питань. Наприклад – проблема можливості організації залізнично-поромних перевезень, яка пов'язана з виходом «Укрзалізниці» з низки багатосторонніх міжнародних договорів та технічних угод, у яких брала участь Росія.

Зокрема, йдеться про вихід УЗ із багатосторонньої угоди про інформаційний обмін та відсутність у базах даних інформації про проведені деповські ремонти вагонів, які після початку військових дій залишалися на території України. Це призвело до неможливості руху таких вагонів мережею залізниць Закавказзя та Середньої Азії.

В «Укрферрі» зазначили, що розв'язати проблему могли б двосторонні договори з іншими залізничними адміністраціями. Але підписання та реалізація таких договорів необхідні вже зараз, на етапі підготовки до відновлення залізнично-поромного сполучення. Вирішення цих питань має бути частиною державної

політики, а не ініціативою бізнесу, додали в компанії.

Раніше USM повідомляв, що «Укрферрі» відновлює поромне сполучення Чорноморськ – Батумі.

<https://usm.media/ukrferri-ukra%dl%97na-mozhe-stati-odnim-iz-habiv-poromnih-perevezen-na-chornomu-mori/>

В українських портах простоять судна через сезонну павзу

На ринку морських перевезень зерна – затишшя: активність експортерів знизилася, проте ставки фрахту залишаються незмінними.

Експорт зернових із портів України сповільнився, що призвело до зростання кількості вільного тоннажу. Учасники ринку повідомляють про збільшення простою суден через брак нових контрактів, пишуть Spike Brokers.

Причиною такої динаміки є сезонний спад активності та завершення маркетингового року. Проте, попри низький попит, ставки фрахту на «хендісайзи» та «костери» залишаються стабільними.

Ринок з обережним оптимізмом чекає початку нового зернового сезону, який потенційно може поживавити попит на перевезення та стимулювати зростання ставок.

Ринкові ставки фрахту становлять:

- Ізмаїл – Румунія (1–3 тис. т): 8–9 євро;
- Ізмаїл – східне узбережжя Італії (5–7 тис. т): 29–30 доларів;
- Чорноморськ – східне узбережжя Італії (30–35 тис. т): 16–17 доларів;

- Чорноморськ – східне узбережжя Іспанії (25–30 тис. т): 17–19 доларів.

Напередодні USM повідомляв, що з початку року залізницею до портів перевезли понад 22 млн тонн вантажів.

<https://usm.media/w-ukrajinsjkyx-portax-prostojutj-sudna-cze rez-sezonnu-pawzu/>

Адміністрація морських портів України продовжує системну цифрову трансформацію портової галузі.

Адміністрація морських портів України продовжує системну цифрову трансформацію портової галузі. Один із напрямів – впровадження інноваційних рішень для технічного обстеження інфраструктури, зокрема за допомогою підводних дронів.

Тестування двох підводних дронів норвезького виробництва підтвердило їхню ефективність як інструменту для підвищення якості моніторингу інфраструктури та зменшення ризиків для водолазних команд. В умовах воєнного часу, коли частина портової інфраструктури перебуває під постійною загрозою, використання сучасної техніки дозволяє працювати точніше й безпечніше.

«Ми не відмовляємося від участі людини – навпаки, впровадження таких рішень дозволяє оптимізувати використання людських ресурсів, підвищити ефективність і безпеку робіт. Це частина нашої стратегії цифровізації портової галузі. У світовій практиці підводні дрони давно стали ефективним інструментом для обстеження інфраструктури, і ми послідовно інтегруємо цей

досвід в українські реалії», – зазначив голова АМПУ Олександр Семирга.

<https://www.facebook.com/share/p/1HqVNGMprG/>
