

Mykhaylo Miusev: делегація Національного університету «Одеська морська академія» перебувала з візитом у Морському університеті Констанци (Румунія)

У період з 7 по 8 травня 2025 р. делегація Національного університету «Одеська морська академія» у складі в.о. ректора професора Михайла Міусова та директора інституту навігації професора Ігоря Ворохобіна перебувала з візитом у Морському університеті Констанци (Румунія), з метою участі у позачерговому засіданні Чорноморської асоціації морських інститутів (BSAMI). У складі делегації Військово-морської академії імені Ніколи Вапцарова (Болгарія) у засіданні взяв участь доцент Сергій Кар'янський. Метою засідання було відновлення активної діяльності асоціації після перерви, пов'язаної з пандемією COVID-19 та війною між Росією та Україною. У зв'язку з агресивною війною Російської Федерації проти України членство Державного морського університету імені адмірала Ушакова (Новоросійськ) в асоціації було призупинено. У засіданні взяли участь представники морських закладів вищої освіти Болгарії, Грузії, Румунії, Туреччини та України, які за результатами обговорення перспектив подальшої співпраці підписали «Констанцьку заяву щодо освіти та морської підготовки – нові напрямки та розробки». Також було прийнято рішення про комплексний перегляд базової угоди Асоціації. Морський університет Констанци презентував гостям нові лабораторії для підготовки суднових інженерів-механіків та електромеханіків.

<https://www.facebook.com/people/%D0%9C%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%B8%D0%BB-%D0%9C%D0%B8%D1%8E%D1%81%D0%BE%D0%B2/100001523774883/>

Maersk знижує прогноз світового ринку контейнерних перевезень через тарифну війну

Данська судноплавна A.P. Moller-Maersk знизилася свій прогноз щодо світового транспортного ринку на 2025 рік.

Компанія передбачає, що контейнерні перевезення будуть варіюватися від скорочення на 1% до зростання на 4%, пише Bloomberg.

У своїх прогнозах Maersk враховує посилення макроекономічної та геополітичної невизначеності.

«Поки що торговельна війна в основному є проблемою між США та Китаєм, решта світу не залишилась в стороні», – зазначив гендиректор Maersk Вінсент Клерк.

Тим не менш, тарифи «вже відкусили шматок» від ринку контейнерних перевезень у квітні, а обсяги торгівлі між Китаєм і США впали на 30-40% в обох напрямках.

Водночас Maersk очікує збільшення перевезень в Європі.

«Перспективи світового попиту на контейнерні перевезення до кінця року залишаються вкрай невизначеними, що зумовлено швидкими змінами в торговельній політиці та зростаючими ризиками рецесії в США», – зазначили в Maersk.

У другому кварталі все ще очікується зростання, особливо якщо вантажовідправники скористаються 90-денною паузою впровадження взаємних тарифів. На думку аналітиків компанії, у другій

половині року світовий транспортний ринок зіткнеться з двома сценаріями: ризиком скорочення попиту або можливістю відновлення торгівлі в разі зниження тарифів.

Як раніше повідомляв USM, керівники найбільших портів Західного узбережжя США заявили, що мита Трампа можуть знизити вантажопотоки на 40%.

<https://usm.media/maersk-znizhu%D1%94-prognoz-svitovogo-rinku-kontejnernih-perevezen-cherez-tarifnu-vijnu/>

Кіпер: через порти Одещини експортують більше зерна, ніж до війни

Понад 5 тисяч суден пройшло морським коридором до портів Одещини з серпня 2024 року.

Обсяг прибутків від портової інфраструктури регіону склав 60% від загальноукраїнської економіки, повідомив голова Одеської ОВА Олег Кіпер.

За його словами, попри обстріли портової інфраструктури, вдалось збільшити обсяг зерна на експорт.

«Ми наростили об'єми по зерновій позиції навіть у порівнянні з довоєнними показниками. І це ми робимо дійсно “з-під коліс”. Щось відреставровується, щось ремонтується, міняємо підходи», – зазначив очільник Одеської ОВА.

Зокрема він додав, що зросла кількість іноземних компаній, які співпрацюють з портами Одеської області.

Як раніше повідомляв USM, українські експортери опанували нові екзотичні ринки завдяки морському коридору.

<https://usm.media/kipper-cherez-porti-odeshhini-eksportuyut-bil-she-zerna-nizh-do-vijni/>

У Молдові схвалили реалізацію другої черги будівництва причалу порту Джурджулешти

Друга черга додасть ще 70 метрів причальної стінки, а також дозволить збільшити потужність перевалки.

Агентство з охорони навколишнього середовища Республіки Молдова схвалило завершення другої черги будівельних робіт причалу, пише ЦТС.

Мова йде про причал біля генерального вантажного та контейнерного терміналу міжнародного вільного порту Джурджулешти.

Перша черга проекту причалу біля генерального вантажного та контейнерного терміналу порту вже працює на повну потужність.

У початковому проєкті порту було передбачено, що друга черга додасть ще 70 метрів причальної стінки, щоб усунути перешкоди для судноплавства і збільшити перевалочну потужність порту.

Як раніше повідомляв USM, наприкінці квітня Румунія оголосила тендер на консалтингові послуги для придбання порту Джурджулешти.

<https://usm.media/u-moldovi-shvalili-realizacziyu-drugo%dl%97-chergi-budivnicztva-prichalu-portu-dzhurdzhuleshti/>

Ринок фрахту в Чорному морі залишається складним для судновласників

Здебільшого ставки фрахту залишаються на раніше досягнутих рівнях. Зокрема на це впливає тривала нестача нових заявок на вантажі.

Про це повідомляє аналітичний центр ASAP Agri.

Фрахтувальники виходять на ринок із низькими фрахтовими ідеями, однак судновласники вкрай неохоче приймають такі пропозиції й наполегливо відстоюють свої позиції на переговорах, прагнучи отримати вигідніші ставки.

У результаті, попри слабку торгівельну активність (частково через святковий період) та, як наслідок, обмежену кількість твердих заявок на ринку, судновласникам усе ж вдається утримувати ставки стабільними в усіх сегментах DWT.

Фрахтовий відділ Atria Brokers оцінює ставки для перевезення панамакс-партії кукурудзи з українських глибоководних портів до Південного Китаю на рівні 34-35 USD/т.

У сегменті хендісайзів фрахт для 30 000 тонн кукурудзи з глибоководних портів України до східного узбережжя Італії залишається на рівні 16-17 USD/т.

У сегменті костерів фрахт для перевезення 6 000 тонн кукурудзи з українських дунайських портів до східного узбережжя Італії становлять 28-30 USD/т.

Фрахт для перевезень 1 000-3 000 тонн кукурудзи з Ізмаїла або Рені баржами до Констанци залишається на рівні 8-9 EUR/т.

<https://usm.media/rinok-frahtu-v-chornomu-mori-zalisha%D1%94tsya-skladnim-dlya-sudnovlasnikiv/>
