

СУДОХОДСТВО

S H I P P I N G



UNITED BARGE



ТЕМА НОМЕРА

**Масло – рекой:
речные
перевозки
по Днепру**

ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ

Коронавирус и фрахт:

судовладельцы настаивают на включении оговорок BIMCO

РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ

**Новая эра морской
логистики**



di Mare
ristorante

ЧОРНОМОРСЬКА РИБА ТА МОРЕПРОДУКТИ ПРЯМО У СЕРЦІ МОРЯ

Одеса, Приморська 6, Морвокзал

+38 (067) 489 63 61

dimare.od.ua



МИ ЧЕКАЄМО НА ВАС!

STARK
SHIPPING

NEPTUNE LINES

С 2019 года ООО «Старк Шиппинг» является линейным агентом Neptune Lines. Все услуги предоставляются центральным офисом Старк Шиппинг, расположенным в порту Черноморск.

Мы открыты для Ваших запросов для перевозок Ro-Ro грузов, тяжелых / негабаритных грузов, проектных грузов в направлениях как экспорта так и импорта.

Neptune Lines специализируется на морских перевозках и логистике легковых автомобилей, предоставляя услуги производителям и грузоотправителям легковых автомобилей и тяжеловесных грузов.

Компания оперирует флотом современных автомобилейозов, с покрытием портов Средиземноморья и Северной Европы, и соединяет черноморские порты с большим количеством европейских, североафриканских портов и через партнерские отношения с крупнейшими мировыми перевозчиками Ro-Ro в Азии и Северной Америке.

Порт захода линии Neptune в Украине - Черноморск, Паромный терминал, с регулярными заходами в порты со следующей ротацией:



For further details
about the service
of Neptune lines

please contact us:

Web site:

www.starkshipping.net

E-mail:

neptune-lines@starkshipping.net

Office Phone:

+38 (048) 705-31-48



МЕЖДУНАРОДНОЕ
МОРСКОЕ ИЗДАНИЕ
«СУДОХОДСТВО»

Генеральный директор
Александр Сивак

Директор по развитию
Андрей Соколов

Главный редактор
Маргарита Коваленко

Верстка
Иван Миняйло

Правовая поддержка:
Black Sea Law Company
www.blacksealawcompany.com
office@blacksealawcompany.com



Ответственность за достоверность информации в рекламных публикациях и ее соответствие действующему законодательству несут рекламодатели. Ответственность за достоверность приведенной в статьях информации несут авторы публикаций. Редакция не всегда разделяет мнение авторов публикуемых материалов. При использовании размещенных в номере материалов ссылка на журнал «Судоходство» обязательна. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются. Редакция оставляет за собой право литературного редактирования и сокращения принятых материалов.

65033, Украина, Одесса
ул. Желябова, 4а
телефон: +38 (0482) 35 59 99
e-mail: sudohodstvo@mku.com.ua
site: www.sudohodstvo.org

EST. 1993

Издание для моряков и профессионалов морской отрасли и транспортной индустрии

СОДЕРЖАНИЕ

- 8** **НОВАЯ ЭРА МОРСКОЙ ЛОГИСТИКИ**
Развитие отрасли
- 18** **СТИВИДОРЫ БЕЗ ПРИЧАЛОВ – ЗЕРНОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ «ВТОРОЙ ЛИНИИ»**
Развитие отрасли
- 22** **КОРОНАВИРУС И ФРАХТ: СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ НАСТАИВАЮТ НА ВКЛЮЧЕНИИ ОГОВОРОВ ВМСО**
Порты и терминалы
- 30** **ОПЕРЕЖАЯ МИР: ЧЕМ ОБУСЛОВЛЕН РОСТ УКРАИНСКОГО КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА**
Аналитика
- 38** **РЕЧНОЙ ФОРУМ-2020: ТРЕНДЫ, ВЫЗОВЫ И НОВЫЕ УСПЕХИ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ**
Порты и терминалы
- 54** **МАСЛО – РЕКОЙ: РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ДНЕПРУ**
Аналитика
- 66** **ЦИВИЛИЗАЦИЯ И АНТИКОРРУПЦИЯ «МАСН»**
Аналитика
- 78** **ЛИКВИДАЦИЯ МОРСКИХ ЭКОИНСПЕКЦИЙ: ЧТО ДАЛЬШЕ?**
Морское право
- 80** **УКРАИНСКИЕ ЛОГИСТЫ И ШОУ ДИСНЕЯ: СТАВКА НА СКОРОСТЬ И КАЧЕСТВО**
Логистика
- 82** **ПОРТ ГДЫНЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА УКРЕПЛЕНИЕ ОТНОШЕНИЙ С УКРАИНОЙ**
Международные отношения

TRANS EXPO ODESSA

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM

27-29 October 2020
Ukraine, Odessa, Primorskaya, 6



THE SPECIALIZED EXHIBITION
«COMMERCIAL AND MUNICIPAL TRANSPORT 2020»

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
«КОММЕРЧЕСКИЙ И МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ 2020»



Генеральный информационный партнер -
международный морской журнал «Судоходство»
Main information partner
is International sea magazine «Shipping»



International Black Sea Transport Forum

«MediaCompass Ukraine»
65033, Zhelyabova str. 4a, Odessa, Ukraine
tel./fax. +38(0482) 355-999, e-mail: info@mku.com.ua
www.mku.com.ua, www.trans-expo-odessa.com



ИНФОРМАЦИЯ КАК СПОСОБ ОЦЕНИТЬ СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ МАСШТАБ



Образованный, высокоинтеллектуальный человек – это тот, кто, в первую очередь, умеет изучать и открыт для новой информации.

В окружающем нас мире константа только одна: всё переменчиво. И порой умение замечать эти перемены, видеть, что происходит вокруг, – это единственный способ остаться на плаву. Смотря только вперед, невозможно оценить адекватно себя и свои достижения. Невозможно понять, кто ты, где ты, и каков масштаб тебя самого и твоих действий.

Поэтому крайне важно развивать в себе способность осматриваться по сторонам, замечать тех, кто рядом, будь это партнеры или конкуренты. Правильно трактовать их действия и влияние, изучать их решения, анализировать чужие успехи и провалы.

Именно с этой целью журнал «Судоходство» старается максимально охватить исследуемые темы, чтобы вы, наши читатели, могли получить как можно более полную картину того, что происходит в отрасли. Смее надеяться, что наш подход к подаче информации удовлетворит все ваши запросы.



АНДРЕЙ СОКОЛОВ

Директор по развитию издания «Судоходство»

НОВЫЙ ИМИДЖ СТРАНЫ



Украина за последние несколько десятков лет, к сожалению, получила устойчивую репутацию государства, мягко говоря, отстающего.

Но, по моему твердому убеждению, сегодня мы наблюдаем процессы, диаметрально противоположные.

В этом номере «Судоходства» мы рассказываем о событиях, которые для мирового сообщества могут стать доказательством того, что Украина развивается, причем весьма быстрыми темпами.

Глобальная, повсеместная цифровизация судоходной отрасли, создание «сухих портов» и промышленных парков, новый виток пассажирского судоходства в Украине, а, главное, – невероятный подъем грузооборота по реке, в том числе, масла, – это то, о чем мы можем громко заявлять на весь мир.

Мы уверены, что имидж страны, которая опасается внедрять инновации, – для Украины остаётся в прошлом. «Судоходство» докажет, что, в частности, наша отрасль инвестируется, отрасль развивается и смело смотрит в будущее.



АЛЕКСАНДР СИВАК

Издатель

НОВАЯ ЭРА МОРСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Последние несколько лет индустрия морской логистики активно наращивает обороты цифровизации и внедряет новейшие IT-инструменты в ключевые этапы цепочки поставок. Современные IT-решения способны значительно снизить затраты, сократить сроки доставки, обеспечить простоту и эффективность основных логистических процессов, а следовательно – дать конкурентное преимущество тем участникам рынка, которые вовремя оценили их потенциал.



ТЕХНОЛОГИЯ БЛОКЧЕЙН И ОНЛАЙН-БРОНИРОВАНИЕ ФРАХТА

Крупные изменения отрасли морских перевозок в самом ближайшем будущем обещает развитие блокчейн-технологий.

Блокчейн обеспечивает формирование и ведение цифрового реестра транзакций с какими-либо активами в нескольких местах одновременно. Сейчас технология активно применяется в транспортной логистике для обеспечения прозрачности операций с грузами по всей цепочке поставок, интеграции рыночной, коммерческой и производственной информации для снижения рисков и перехода на интеллектуальные и безбумажные технологии взаимоотношений всех участников хозяйственного оборота. Блокчейн в морской логистике позволяет развивать сразу несколько направлений IT-решений: ведение статического и динамического реестров, реализация смарт-контрактов, поддержка криптовалют и транзакций, связанных со смарт-контрактами.

Для совместной работы на основе технологии блокчейн транспортно-логистические компании используют цифровые блокчейн-платформы (ЦБП).

Крупные изменения отрасли морских перевозок в самом ближайшем будущем обещает развитие блокчейн-технологий.

ЦБП фиксируют многочисленные транзакции с грузами, транспортными средствами и оборудованием, вносят соответствующие сведения в сопроводительные, таможенные, страховые, платежные и прочие документы, а также предоставляют актуальную информацию о состоянии технологических процессов всем участникам цепочки поставок – грузовладельцам, перевозчикам, владельцам инфраструктуры, административным и сервисным структурам.

По состоянию на 2020 год, ключевые морские перевозчики активно осваивают цифровые платформы для онлайн-бронирования фрахта.

Собственную цифровую платформу «TradeLens» для проектирования логистических цепочек представили IBM и Maersk – крупнейший морской контейнерный оператор.

Платформа «TradeLens» объединяет всех участников цепочки доставки, среди которых грузовладельцы, грузополучатели, экспедиторы, таможенные службы, таможенные брокеры, логистические компании, а также более 20 операторов крупнейших портов и портовых терминалов.

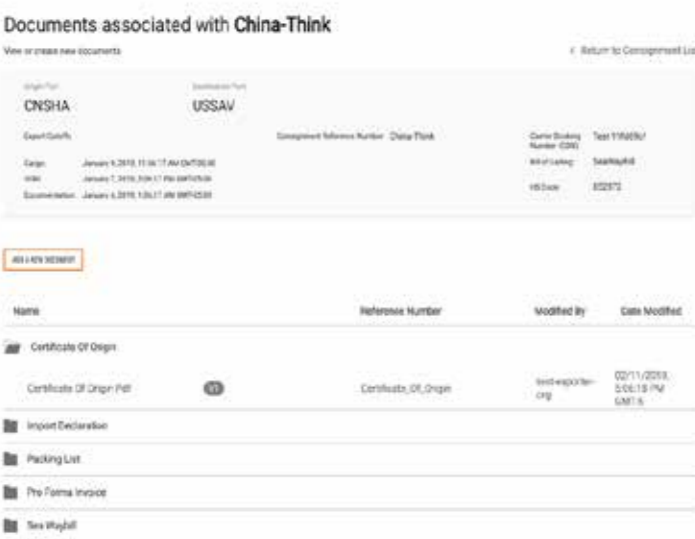
Пользователи системы видят перемещение груза в режиме реального времени и в любой момент могут узнать, на каком участке цепочки он находится. Искажение информации о передвижении груза в системе невозможно, что укрепляет доверие участников друг к другу.

В рамках платформы участники могут обмениваться таможенной и финансовой информацией с соблюдением высокого уровня безопасности и конфиденциальности данных, совершать онлайн-бронирование фрахта по фиксированной цене, проводить онлайн-платежи. Данные каждого пользователя полностью защищены: каждый грузоотправитель при регистрации получает уникальный электронный ключ, что гарантирует полную конфиденциальность вносимой информации

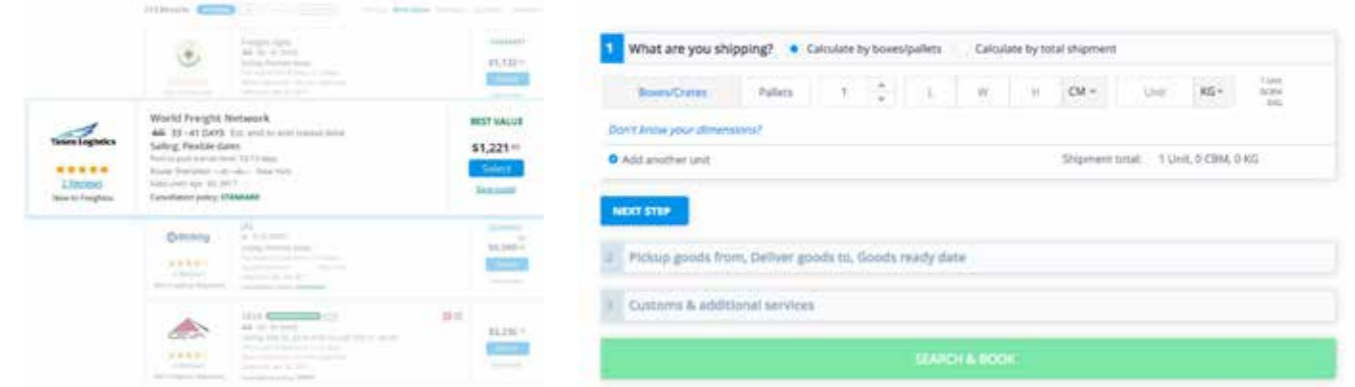
По состоянию на 2020 год ключевые морские перевозчики активно осваивают цифровые платформы для онлайн-бронирования фрахта.

Общее число пользователей системы уже более 300. Присоединились к платформе MSC и CMA CGM Group, а также крупнейший израильский перевозчик – компания ZIM. К работе в системе активно привлекают таможенные службы. Таможни США и Канады уже присоединились к «TradeLens». Представители Maersk ожидают, что в 2020 году с платформой начнет сотрудничать и украинская таможня.

По оценкам аналитиков, использование «TradeLens» повышает эффективность перевозок, обеспечивает прозрачность технологических процессов, облегчает ведение транспортной и финансовой документации и стимулирует создание инновации в масштабах всей отрасли.



TradeLens



«Freightos»

Как заявляют представители компании, решение поможет существенно сократить расходы грузоотправителей, прежде всего, в сфере документооборота. За каждую совершенную в системе транзакцию со счета грузоотправителя списывается определенная сумма, но, по сравнению с экономией, которую принесет использование платформы, ее можно назвать минимальной.

За счёт применения платформы, в Maersk также рассчитывают на 40% сократить время транзита в сегменте международной торговли. В целом же, устранение логистических барьеров в сфере морских перевозок, которые сегодня составляют 80% мирового объема грузоперевозок, поможет снизить расходы на перемещение грузов примерно на 15%.

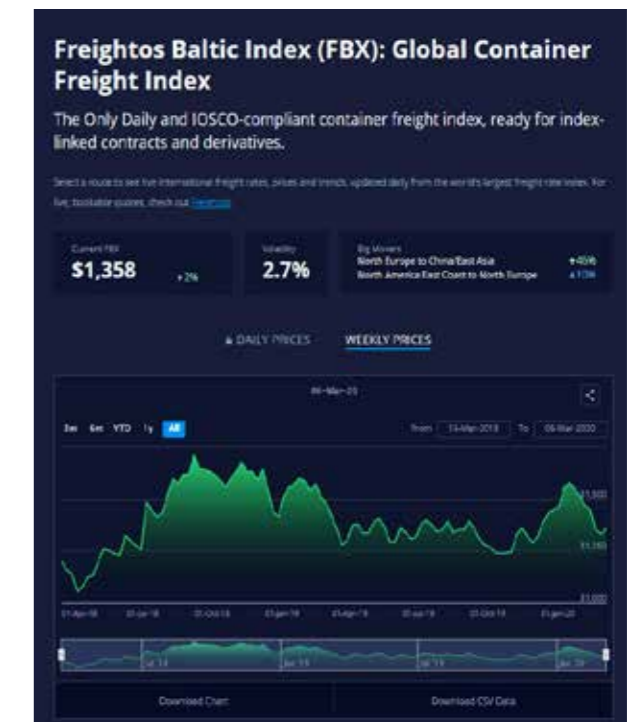
Еще один ведущий оператор контейнерного рынка CMA CGM Group недавно присоединился к Freightos – глобальной онлайн-платформе, обеспечивающей международные грузоперевозки.

Благодаря цифровому сервису Freightos, клиенты CMA CGM Group получают прямой доступ к информации о ставках, маршрутах, расписании рейсов. Предполагается, что в будущем на ключевых регулярных линиях клиенты смогут бронировать фрахт онлайн, аналогично сервисам покупки авиабилетов. Онлайн-проект сделает морские перевозки доступными широкому кругу клиентов. Некрупные грузоотправители смогут оформлять заказы на платформе, минуя посредников, и по гарантированной цене, не зависящей от объемов груза.

Пока что онлайн-заказ возможен только на маршрутах Китай – США, но в компании планируют расширить количество доступных контейнерных сервисов в самое ближайшее время. В приоритете линии Азия – Европа.

Следует отметить, что Freightos – не первый сервис сравнения ставок на рынке морской логистики. Однако он первым, совместно с Балтийской биржей, запустил собственный ежедневный индекс спотовых фрахтовых ставок на морскую перевозку 40-футовых контейнеров – **The Freightos Baltic Index (FBX)**. Публичный индекс стоимости контейнерных перевозок предоставляет информацию, основываясь на реальных данных сотен мировых поставщиков логистических услуг, и охватывает 12 индикативных маршрутов.

Решительный рывок к цифровизации грузоперевозок совершил и морской перевозчик Hapag-Lloyd, который запустил онлайн-сервис расчета ставок **Quick Quotes**. После регистрации в личном кабинете, каждый клиент может



получить расчет стоимости контейнерной перевозки в течение нескольких секунд. Полученная котировка имеет статус оферты, а сам сервис Quick Quotes бесшовно интегрирован в онлайн бизнес-платформу перевозчика, поэтому заказчик при желании может сразу же оформить бронирование фрахта. Клиенту доступны и дополнительные возможности: просмотр расписания отправок, оформление документации и отслеживание груза. Таким образом, значительную часть операций, связанных с процессом контейнерной транспортировки, заказчик осуществляет самостоятельно. Все эти функции доступны и со смартфона, при помощи мобильного приложения Harag-Lloyd для iOS и Android. Ускоренный процесс расчета ставок дает Harag-Lloyd несомненные конкурентные преимущества в скорости обработки заявок на котировку фрахта.

Создатели платформы заявляют, что в ближайшем будущем с помощью DP World они надеются создать глобальную GDS (Global distributions system), которую можно будет использовать для получения стоимости товара с учетом перевозки и таможенных расходов в любой точке мира.

В августе 2019 г. швейцарская логистическая группа Kuhn+Nagel объявила о запуске собственного онлайн-сервиса бронирования перевозки **KN Pledge**.

Услуга KN Pledge включает гарантию выполнения перевозки в срок с возвратом 100% оплаты в случае задержки доставки, а также расширенную страховку груза. Как утверждают в руководстве компании, Kuhn+Nagel первая из логистических провайдеров предложила расширенный сервис бронирования перевозки контейнеров.

В контексте цифровизации морской логистики стоит вспомнить и об украинской программной разработке – платформе **SeaRates**, которую в ближайшем будущем ждёт серьезный прорыв. SeaRates – грузовой онлайн-рынок, помогающий грузоотправителям B2B интегрировать тарифы от тысяч перевозчиков. Крупнейший поисковик тарифов на международную доставку сравнивает тарифы на все доступные варианты доставки груза и помогает найти лучшие предложения. Система отображает данные о расстояниях и временных показателях маршрута, позволяя точно определить сроки доставки. Расчеты основываются на открытых источниках

информации, в сочетании с данными от различных судоходных линий и морских агентств. На платформе SeaRates доступно также отслеживание груза в реальном времени. Система показывает текущее положение груза на карте и фиксирует время, проведенное в порту перевалки.

1 марта этого года в СМИ объявили, что платформу SeaRates приобрел портовый оператор Dubai Port World (DP World), который ранее купил контрольный пакет акций контейнерного терминала «ТИС» в порту «Пивденный». Создатели платформы заявляют, что в ближайшем будущем с помощью DP World они надеются создать глобальную GDS (Global distributions system), которую можно будет использовать для получения стоимости товара с учетом перевозки и таможенных расходов в любой точке мира.

ОТ БУМАГИ К ЦИФРЕ

В число приоритетных направлений диджитализации для транспортной логистики входит перевод в цифровой формат транзакций, которые в настоящее время фиксируются на бумажных носителях. Для морских перевозок в современных реалиях как никогда становится актуальной цифровизация бумажного коносамента – **Bill of Lading**.

Расходы на обработку документов и транзакций составляют 20% от общих затрат на транспортировку. По данным европейского разработчика программного обеспечения CargoX, наибольшие расходы на обработку бумажных коносаментов связаны с их пересылкой от

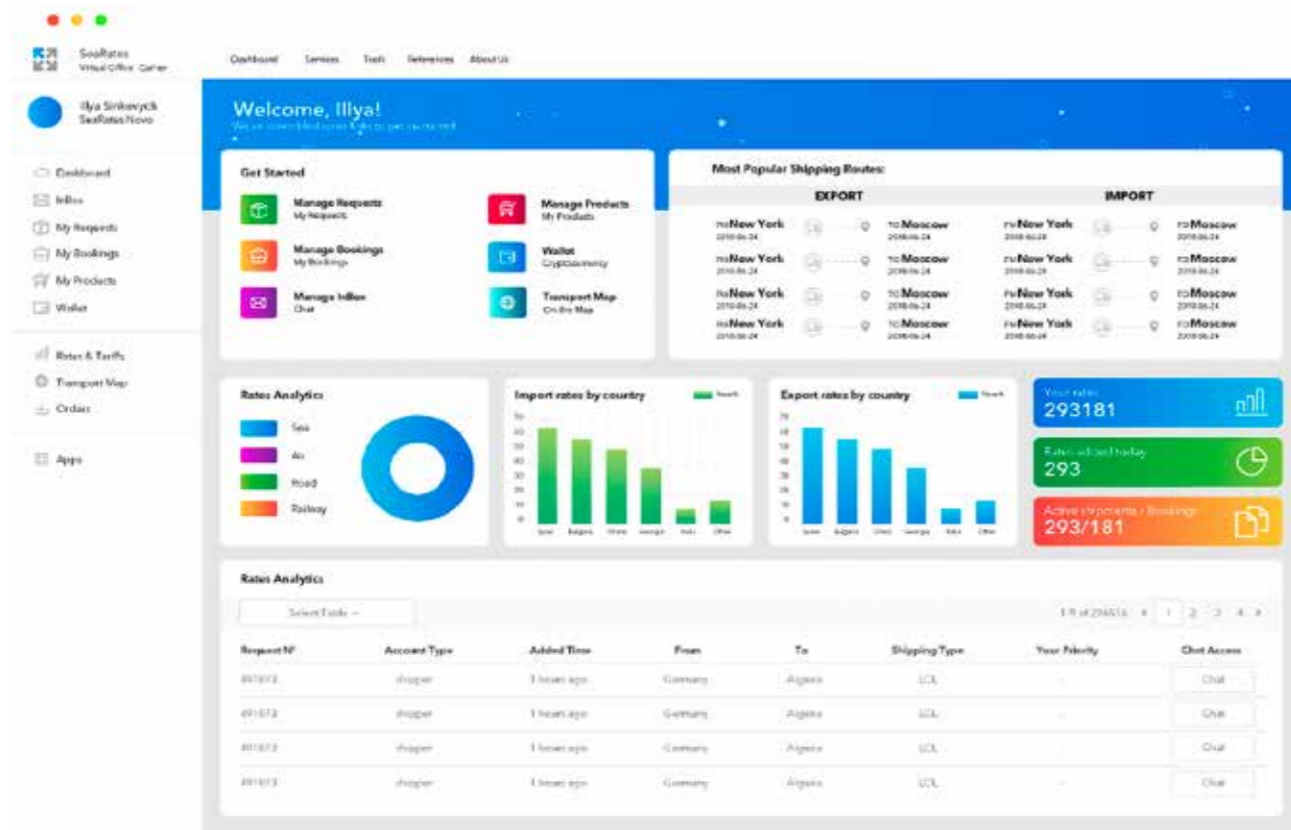
грузоотправителя до грузополучателя. Каждый экземпляр документа отправляют несколько раз, используя, в основном, экспресс-почту. В целом, расходы на пересылку одного коносамента могут достигать до 100 долларов. Кроме того, такая пересылка занимает от нескольких дней до нескольких недель, и, при использовании бумажных коносаментов, задерживаются платежи за оказанные услуги. При пересылке почтой также неизбежно возникает риск потери документа, задержки вследствие внешних факторов.

Наибольшие расходы на обработку бумажных коносаментов связаны с их пересылкой от грузоотправителя до грузополучателя

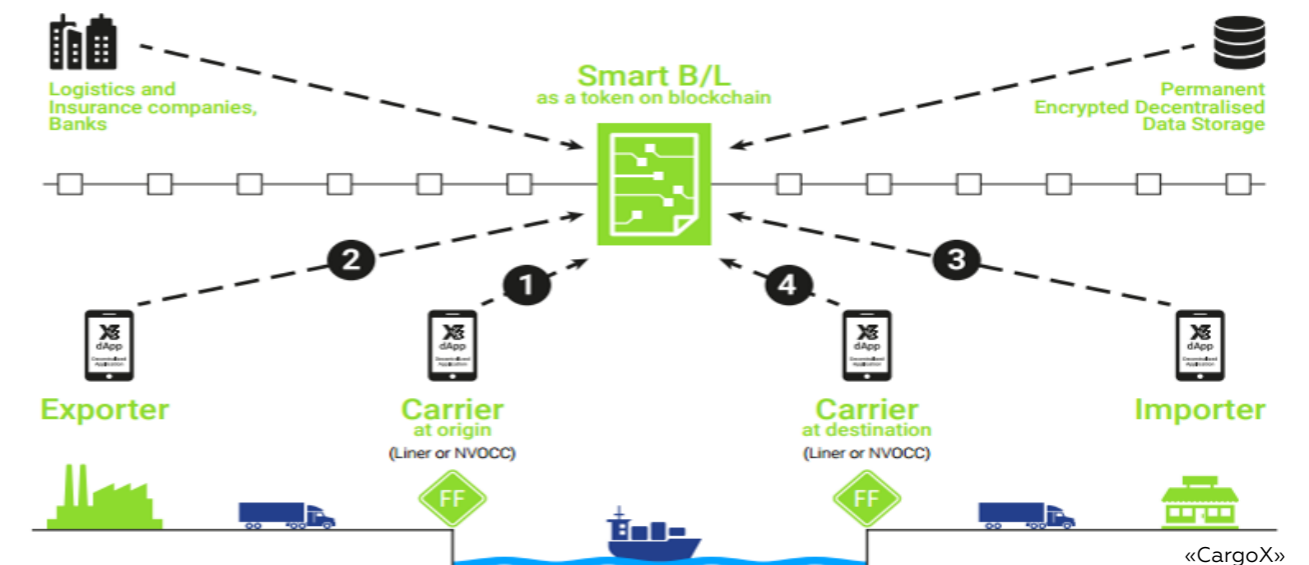
При этом, как утверждают в CargoX, перевод транспортной документации в электронную форму и обмен этими документами через цифровые платформы может сократить расходы на транспортировку до 300 долл. в пересчете на один двадцатифутовый контейнер, не говоря уже об экономии времени на пересылку документов.

Компания CargoX разработала собственный вариант цифрового коносамента – **Smart Bill of Lading**, основанный на технологии блокчейна. Данное решение представляет собой разновидность умного контракта, спроектированного на платформе Ethereum.

CargoX Smart B/L позволяет пользователям определять и передавать права собственности, создавать коносаменты, а также предоставлять другие сопроводительные документы в



«SeaRates»



электронном формате. Система завершает передачу права собственности на документы в течение нескольких минут. Расчёты за оказанные услуги производятся в криптовалюте. Электронные документы, так же, как их бумажные аналоги, могут быть изменены или аннулированы при необходимости.

Цифровой коносамент протестировал тандем двух крупных морских операторов G2 Осеап при перевозке контейнеров на маршруте Китай – Словения. Стоимость цифрового коносамента в результате составила 15 долларов – примерно 15% стандартной цены пересылки бумажного документа курьерскими службами. С использованием цифрового коносамента CargoX Smart B/L продолжительность обработки транзакций от момента выдачи груза получателю до момента зачисления платежей за оказанные услуги сократилась с 10 дней до нескольких минут, а риск потери, задержки документа в пути свелся к нулю.

Руководство G2 Осеап заявило, что компания рассматривает цифровые коносаменты, основанные на технологии блокчейн, как уникальную возможность оцифровывать и автоматизировать ручные процессы между своими клиентами и субподрядчиками, а надежность документооборота в этой системе бесспорна. Использование Smart B/L приведет к оптимизации затрат и улучшению безопасности данных, и в современном цифровом мире электронный документ, вероятно, вскоре вытеснит бумажный коносамент.

В 2019 году, в пробном рейсе из Европы в Азию, на борту контейнеровоза Mumbai Maersk протестировали проект



«CargoX»

цифровыми морскими документами и сертификатами, а также судовой документацией. Судно заходило в порты Германии, Марокко, Сингапура, Китая и Южной Кореи, используя электронные документы для всех портовых операций и прохождения Port state control (PSC).

Официальные проверки PSC были пройдены исключительно с использованием цифровых сертификатов, без единого бумажного документа. После «полевых испытаний» простоту и удобство их использования высоко оценили все участники эксперимента, в том числе, и органы PSC. Участники эксперимента положительно восприняли планы компании по дальнейшему внедрению и использованию цифровых сертификатов для моряков.

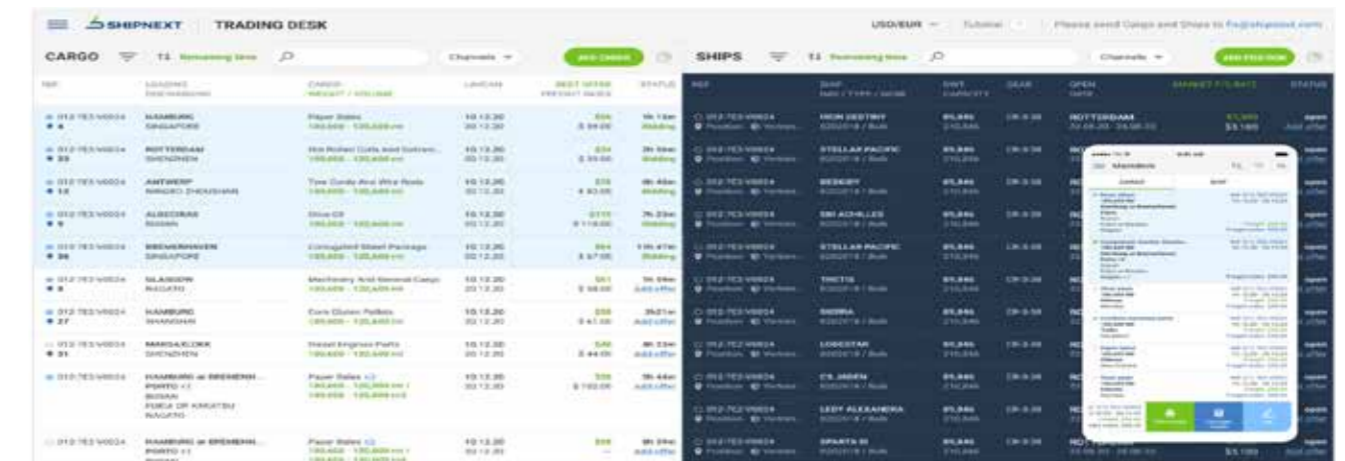
Digital Certificate for Seafarers Project показал, что электронные документы способны существенно облегчить прохождение Государственного портового контроля. Благодаря новой технологии, предоставляющей мгновенным доступ к данным судна и документам экипажа, проверки PSC будут проводиться автоматически за считанные минуты, с полным соблюдением требований безопасности и конфиденциальности данных.

Разработчики ожидают, что после 2020 года цифровые морские документы будут введены повсеместно. Возможно, это означает новый – безбумажный этап в истории морских перевозок.

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ – В ПОМОЩЬ ПОРТАМ И ТЕРМИНАЛАМ

В августе 2019 г. Администрация морских портов Украины (АМПУ) и онлайн-платформа морских перевозок ShipNEXT объявили о начале разработки нового совместного IT-проекта – системы цифрового обмена данными для судов и портов.

В планах – создание сервиса, который дает возможность в режиме онлайн рассчитать время подхода судов к порту. Благодаря данной системе о свободных причалах, капитаны судов будут иметь представление о том, когда они



«ShipNEXT»

смогут пришвартоваться, и, соответственно смогут корректировать ход судна, чтобы не тратить лишнее топливо и время в ожидании на рейде.

Портовые администрации, в свою очередь, получат возможность эффективнее координировать суда, швартовые работы, планировать движение в акватории порта.

По словам руководства ShipNEXT, система разработана как единая онлайн-платформа для обслуживания всех видов груза, проведения всех видов операций с ними и судами. Привлечение к ней массива информации о судозаходах и портовой инфраструктуре, которой владеет АМПУ, открывает огромные перспективы для всего рынка. Пользование системой будет бесплатным.

АНАЛИТИКА ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Глубокая аналитика отрасли, расчеты и прогнозы глобальных тенденций рынка для стратегического и оперативного планирования деятельности – неотъемлемая составляющая успеха в сфере морской логистики.

Аналитические инструменты в сфере морских и речных перевозок разрабатывает одна из крупнейших в Черном Море агентская компания – Stark Shipping, после нескольких лет планирования, разработки и исследований они в 2016 году вышли на рынок со своим продуктом Stark Research – сервисом всестороннего анализа и ежедневного отслеживания данных о выполненных и планируемых рейсах, осуществления процедуры комплаенс контрагентов и терминалов, и поиска торговых взаимосвязей компаний.

На ресурсе собрана обширная информация о судозаходах на различные терминалы по всем типам грузов (аграрные навалочные и насыпные, нефтехимия и нефтепродукты, газ, удобрения, металлопродукция, руда, уголь, проектные грузы и оборудование) ледовых компаниях, портовых сборах, ограничениях и скоростях погрузки, а также собраны профайлы на каждую компанию, терминал, судно внесенные в систему – все данные генерируются и обновляются автоматически. Множество встроенных инструментов позволяют проводить сравнение и моментальный анализ для принятия эффективных коммерческих решений. В результате Клиенты получают статистику отрасли в любом разрезе: по терминалам, компаниям, судам и грузам либо индивидуальным критериям. На базе этой информации можно делать выводы о фрахтователях, отправителях, получателях, динамике грузооборота и эффективности работы терминалов и портов, а также отслеживать эффективность рейсов и простои флота.

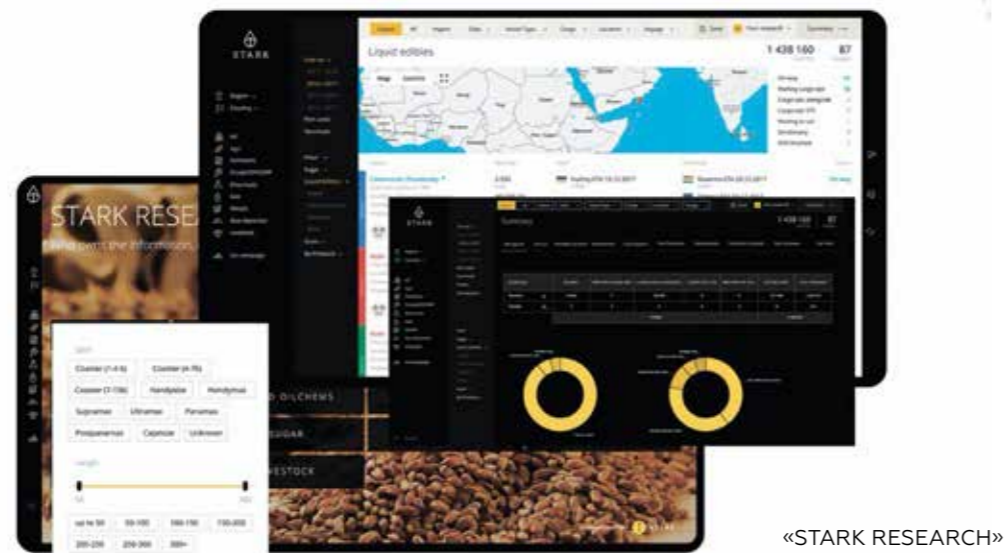
Администрация морских портов Украины (АМПУ) и онлайн-платформа морских перевозок ShipNEXT объявили о начале разработки нового совместного IT-проекта – системы цифрового обмена данными для судов и портов.

Данные предоставленные на сайте является глубоким анализом автоматически получаемых координат судов из систем отслеживания движения (AIS), данных из открытых источников о движении товаров между странами, данными портовой и терминальной статистики, информации от других участников цепочки поставок, а также собственных данных о грузопотоках

обслуживаемых компанией, их компиляции и корреляции аналитиками Stark Shipping, а также самой системой Stark Research, используя методы статистики, алгоритмов прогнозирования и машинного обучения.

На данный момент система является закрытой, доступ предоставляется исключительно клиентам Stark Shipping, среди которых – крупнейшие торговые дома и промышленные

о тарифах и ставках портовых сборов по всему миру, платформа производит кросс-чекинг, чтобы предоставить пользователю актуальную информацию о сумме портовых расходов в каждом конкретном случае. Судовладельцы и фрахтователи могут получать самые свежие данные о портовых сборах для расчетов перед судозаходом на основе простого поиска порта, судна или груза.



«STARK RESEARCH»

группы, и сфокусирована на портах Черного моря. В ближайшем будущем компания намерена расширить географию продукта до мирового масштаба, подключить контейнерные грузы и максимально увеличить точность своих данных за счет использования нейросетей.

Цифровые системы особенно актуальны для крупных портов, где сложно отследить движение всех судов и операционные решения могут неопозволительно затягиваться.

ОНЛАЙН-ПОСРЕДНИКИ – ЭТО ЗАЩИТА ОТ РИСКОВ

DA-Desk – онлайн-платформа, которая предоставляет судовладельцам и фрахтователям посреднические услуги в оплате портовых сборов.

DA-Desk выступает в качестве посредника между судовладельцами/фрахтователями и агентами в портах захода. Аккумулируя данные от агентов

Платформа берет на себя управление сквозным процессом портовых сборов, освобождая судовладельцев и фрахтователей от связанных с этим оперативных задач. Пользователи полностью оплачивают портовые сборы в системе, используя обширный инструментарий DA-Desk.

Система обеспечивает не только своевременную оплату, но и предоставление соответствующей информации всем сторонам. Клиентам предлагается ежедневная сверка банковских счетов и полная выписка по счетам. Все транзакции непрерывно отслеживаются и регистрируются. Пользователи получают более точную предварительную оценку платежей и авансов.

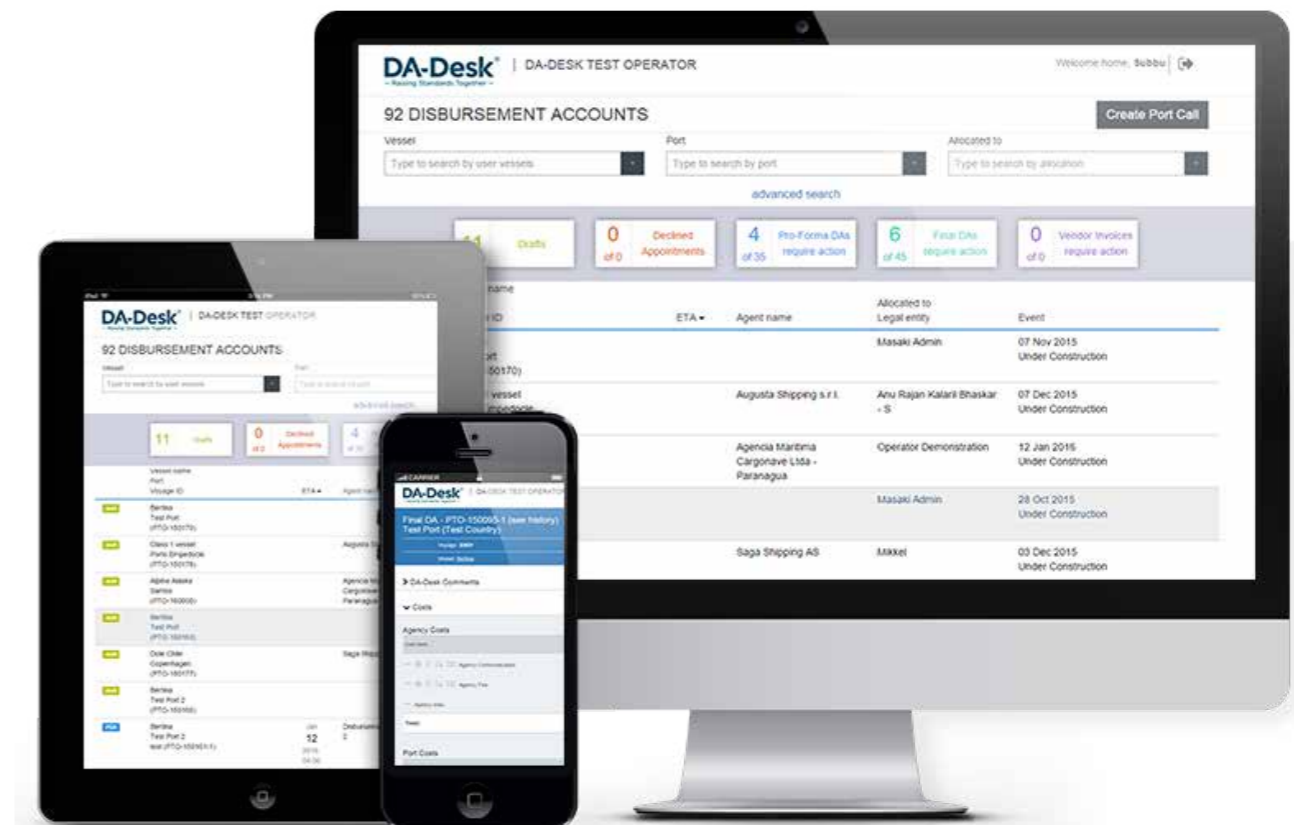
Сотрудничая с банками, платформа DA-Desk также обеспечивает судовладельцам значительную экономию благодаря конкурентным обменным курсам и минимальным сервисным сборам. Клиенты могут производить оплату в нескольких валютах, перевод, учетная запись и подтверждение SWIFT бесплатны.

Все платежи проверяются на предмет соответствия международным стандартам, что повышает их безопасность. Внутренний контроль проходит аудит в соответствии с требованиями ISAE 3402 и ISO 9001.

Услуги DA-Desk весьма актуальны для судовладельцев и фрахтователей, особенно тех, которые осваивают новые, неизвестные рынки. Ежегодно платформа обслуживает более 150 000 судозаходов от 260 судоходных компаний и контактирует с более чем 8000 агентов со всего мира.

Мгновенный расчет котировок, онлайн-бронирование фрахта, электронные коносаменты и морские сертификаты, цифровой мониторинг трафика судов в портах и на терминалах – лишь малая часть технологических решений, которые уже сейчас трансформируют отрасль морских перевозок. В прошлом году гиганты Maersk, Hapag-Lloyd, MSC и ONE создали Цифровую ассоциацию контейнерного судоходства с целью разработки общих IT-стандартов для морской индустрии. Возможно, это означает, что вскоре отрасль ожидает создание единого цифрового пространства, охватывающего весь рынок морской логистики.

ОЛЬГА ЧЕКАНОВСКАЯ



«DA DESK»

СТИВИДОРЫ БЕЗ ПРИЧАЛОВ – ЗЕРНОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ «ВТОРОЙ ЛИНИИ»

Анализируя существующий рынок стивидорных услуг по обработке экспортных и транзитных грузов Украины, заметна тенденция роста объемов перевалок зерновыми терминалами «второй линии» – так называемыми стивидорами без причалов, о которых мы писали в предыдущем номере журнала «Судоходство».

В дунайских портах, портах «большой Одессы», терминалах Николаева, Херсона, портах Азовского моря, как ответ на вызовы рынка, – функционируют терминалы, которые готовы оказать весь перечень услуг, включая погрузку на морское судно. При этом часть терминалов, несмотря на отсутствие складских комплексов на территории порта, имеют статус портовых территории операторов и осуществляют самостоятельную погрузку на морские суда на причалах АМПУ, как, например, «Фрам Шиппинг Эдженси» в Черноморском порту, либо «Аскет Шиппинг» в Бердянском порту, и оказываются вполне конкурентными на рынке, по сравнению с классическими портовыми зерновыми терминалами. Другие компании, к примеру, «Максигрейн Украина» в Херсонском порту, «Аскет Шиппинг» в Николаевском, либо «АП-Групп» в Мариупольском порту, – оперативно доставляют грузы к борту судов для погрузки, при этом фактически не оперируют собственными причалами в морских портах. Они не снижают нормы погрузки экспортного груза. Так, в Николаеве стивидоры «второй линии» вполне могут обеспечить подачу к причальному фронту до 15 000 т. в сутки, в Херсоне – до 3 000 т., в Черноморске и Одессе – 5000-6000 т., что вполне конкурентно с морскими портовыми терминалами. «Нибулону» вполне по силам

В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ЭКСПОРТА
УКРАИНСКОГО АПК ДОЛЯ
СТИВИДОРОВ ВТОРОЙ ЛИНИИ –
НЕ МЕНЕЕ 10%

самостоятельно производить погрузку морского судна с любого из своих речных или морских терминалов, вообще не ставя судно к причалу, а производя погрузку с барж, на якорных стоянках внешнего рейда морских портов, с завидными скоростями около 20 000 т. в сутки.

Для многих компаний получение статуса портового оператора зачастую становится невыполнимой задачей, учитывая ряд правовых коллизий и бюрократических проволочек. Так, согласно п.7 и п. 11 ч. 1 ст. 1 Закона Украины «О морских портах Украины», даны определения морского терминала как единого имущественного комплекса, который включает, в том числе, причалы, подъёмно-транспортное оборудование. А стивидорная компания – это хозяйствующий субъект, который осуществляет эксплуатацию морского терминала, производит погрузо-разгрузочные работы. В этих положениях важно обратить внимание на расстановку знаков препинания, и, как бы то ни было, но в данной формулировке государственные стивидоры и частный бизнес равны в возможностях получения доступа к причалам, которые находятся на балансе АМПУ.

Также фиксировались серьезные коллизии в порядке получения разрешений на работу у экологической инспекции, когда АМПУ ставила одним из требований получения статуса портового оператора (заключение договора доступа к причалам) – предоставить разрешение на выбросы, в случае работы с пылящими грузами, а экологическая инспекция уже хочет видеть договор на пользование причалом для локализации источника выбросов. Тут на лицо несогласованность законодательства.

Часть стивидоров успела ощутить противостояние государственного сектора и наладить работу с существующими государственными стивидорами. Части компаний удалось пройти этот тернистый путь до логического конца – получить статус портового оператора и, как следствие, доступ к причалам. Так, некоторые терминалы наладили работу с действующими портовыми операторами и стивидорами, при этом находясь «на коротком плече» от точки погрузки на морское судно. С помощью автомобилей – самосвалов, спецконтейнеров, вагонов или



барж они доставляют грузы к борту судна для последующей погрузки, гарантируя конкурентные нормы погрузки, обеспечивая достойный уровень сервиса.

Анализируя доступную статистику, сложно выделить конкретные объемы обработанных грузов терминалами «второй линии», учитывая, что их статистика прячется в статистике стивидора, осуществившего перевалку, тем не менее, вполне резонно предположить, что их доля не менее 10% в общем объеме экспорта украинского АПК.

То, что для большого морского зернового терминала является зачастую недостатком, то для зернового терминала «второй линии» стало конкурентным преимуществом. Так, зачастую эти терминалы используют для накопления небольшие склады напольного хранения, что позволяет им работать с широким спектром грузов, предоставлять обособленное хранение для партии груза, выделять мощности для перевалки органической продукции, участки под переработку продукции (установить гранулятор для отрубей, линию по производству растительных масел и тп.).

Одной из форм возможного государственно-частного партнерства могла бы стать более упрощенная процедура получения доступа к причалам АМПУ, в тех портах, где наблюдается отток грузов, недостаточно свободной для строительства площади в границах морского порта, либо там, где у государственного стивидора нет средств на инвестиции в складскую инфраструктуру. Учитывая доступность ресурсов, прежде всего территории вне границ морских портов, терминалы «второй линии» имеют все возможности нарастить мощности по хранению экспортных зерновых грузов. Тренд на снижение уровня портовых ставок на перевалку говорит о том, что стивидоры без причалов еще долгое время будут оставаться актуальными на рынке стивидорных услуг.

ВАЛЕРИЙ КРУПКО

заместитель директора по развитию
«MAXIGRAIN UKRAINE»



КОРОНАВИРУС И ФРАХТ: СУДОВЛАДЕЛЬЦЫ НАСТАИВАЮТ НА ВКЛЮЧЕНИИ ОГОВОРКИ VIMCO

Судовладельцы по всему миру очень по-разному реагируют на ограничения, связанные с пандемией коронавируса. Но все они сходятся в желании снизить любые риски для своих судов.

По официальной информации, 68 стран уже ввели разного рода ограничения, касающиеся судоходства и деятельности портов. Главные ограничения – это:

- систематическая проверка здоровья на якорю пограничными службами здравоохранения в случае сомнений в карантине судна;
- максимально ограничить доступ экипажа к берегу;
- максимально ограничить подъём на судно представителей органов власти и персонала порта;
- систематические проверки температуры каждого человека на борту;
- официально запрещать доступ на борт любому лицу с температурой выше 38°C.

Многие оунеры настаивают на том, чтобы фрахтователи судов брали на себя ответственность за возможный карантин и, в частности, демередж.

«Это коррелируется с требованиями европейских портов касательно карантина. Европейские суда в данном случае рассматривают суда как потенциальный источник опасности», - говорит Геннадий Иванов, директор компании BPG Shipping. По его словам, практически во всех чартерах с прошлой недели включены эти оговорки. «Но, даже если их нет, к примеру, в старых контрактах, то, при номинации судна в порт погрузки, в ответ приходит перечень требований по заходу/карантину», - уточняет Геннадий Иванов.

Такая ситуация в какой-то степени беспрецедентна, потому что именно судно рассматривается как источник угрозы, обычно же происходит наоборот.

Так, сейчас многие оговорки о коронавирусе от судовладельцев предусматривают, что фрахтователи должны назначать альтернативный порт разгрузки, и что все отклонения и потерянное время должны быть за счет фрахтователей, если

судну запрещен вход в порт из-за посещения страны, затронутой вирусом.

Фрахтователи также несут ответственность за затраченное время и любые расходы, возникшие в случае погрузки и разгрузки судна в китайском порту или последующих портах, где требуются особые меры предосторожности. Дополнительное время, используемое капитаном для принятия мер предосторожности или защиты экипажа или любого другого человека на борту, считается временем простоя.

«Мы, как перевозчик, приняли наиболее рациональное, с нашей точки зрения, решение: изначально договариваться с клиентами о том, что половину расходов и потерь от риска несем мы, как перевозчик, а вторую половину – клиент. И это нормально. Предсказать что-либо сейчас сложно. В сложившейся ситуации причиной простоя может быть что угодно. Например, судно пришло из Европы, поэтому его отказались пускать, и так далее, - рассказывает владелец и директор судоходной компании VARAMAR Александр Варваренко. - Если в чартере не будет оговорки о коронавирусе, некоторые, вероятно, будут ссылаться на форс-мажор, но далеко не всегда это получится. И, с точки зрения судовладельца, форс-мажор здесь неприменим. В любом случае, споров на этот счет не избежать.

У нас пока не было спорных моментов и каких-либо потерь, но я знаю, что ряд судовладельцев с этим уже столкнулись и терпят убытки. Полагаю, в каждом конкретном случае споры будут решаться по-разному. Кто-то дожидается истечения 14 дней «карантина» судна, кто-то, возможно, предпочтет разорвать контракт».

Некоторые судовладельцы или операторы приняли в своих контрактах рекомендации, касающиеся положений об инфекционных или контагиозных заболеваниях, для сторон, выполняющих рейсы и временные чартеры, от ассоциации судоходной отрасли BIMCO (Baltic and International Maritime Council).

Уточним: BIMCO рекомендует для включения в чартер пункты оговорок по коронавирусу как отдельных рейсов, так и для тайм-чартера. В этих Пунктах говорится, что фрахтователи должны нести расходы или обязательства, возникающие в связи с посещением пострадавшего района, фрахтователю также необходимо оплатить любое потерянное время, которое считается временем простоя.

«Оговорка BIMCO по инфекционным или контагиозным заболеваниям может использоваться во время ситуации с пандемией COVID-19. Оговорка прямо зависит от терминов «Болезнь» и «Зона поражения», - отмечает Евгений Сукачев, старший партнер Black



Sea Law Company. Он говорит, что есть два взаимосвязанных определения, необходимых для применения оговорки. Если вспышка приведет к объявлению органа общественного здравоохранения о чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, BIMCO сочтет вспышку достаточно серьезной, чтобы запустить определение «Болезни».

Второе определение связано с понятием «зоны поражения» – это устанавливается в каждом конкретном случае отдельно. Зона поражения

порта ввела ограничения на прибытие на суда, прибывающие из определенных стран.

Кроме того, Всемирная организация здравоохранения дала пояснения относительно термина «зона поражения». «Зонами поражения» считаются те страны, провинции, территории или города, в которых происходит постоянная передача COVID-19, в отличие от районов, сообщающих только о «завезенных» случаях. В то же время, все большее число стран, кроме Китая, сообщают о случаях заболевания, в том числе,



означает не только место, куда судно заходит, где существует риск заражения экипажа, но также учитывает последующие порты захода за пределами зоны риска заражения, что впоследствии может изолировать или иным образом ограничить судно просто потому, что оно заходило в порт в конкретной стране. Это означает, что орган здравоохранения объявил порт зоной риска заражения или что администрация

посредством локальной передачи COVID-19. По мере развития эпидемии ожидается, что во многих регионах могут быть выявлены случаи завоза и локальной передачи COVID-19.

Оговорка дает сторонам возможность избежать тех зон, в которых возможно заражение членов экипажа и/или существует риск применения принудительных карантинных мер в будущем.

Имеется в виду, что при планировании будущих рейсов и фрахтователь, и судовладелец могут не направлять судно в зоны риска, если такая оговорка включена в charter-party.

Каким образом используют оговорку? Во-первых, она может быть частью договора, так как некоторые участники предпочитают имплементировать все оговорки BIMCO в чартер автоматически, пакетом. Во-вторых, если договор уже подписан, и стороны понимают, что в будущем им пригодится эта оговорка (потому что ситуация меняется каждый день), они могут по обоюдному согласию добавить её в чартер.

Наличие этой оговорки решает несколько проблем: дает правовое определение ситуации (стороны четко знают, что они могут делать, а что – нет); дает возможность отклониться от выполнения договора и предвосхитить большие потери (заболевание экипажа, задержка судна) путем понесения меньших потерь – задержкой или отказом; дает возможность судовладельцу ссылаться на решения ВОЗ и местных эпидемиологических органов в обоснование своих решений; и самое главное – определяет, кто платит за потери.

Оговорки представлены в двух версиях, для тайм-чартера и вояж-чартера. Вопрос включения оговорки может возникнуть тогда, когда уже существуют отношения (судно зафрахтовано), т.е. уже подписан договор, уже возложены обязательства на стороны, но возникает сложность в выполнении своих обязательств.

В случае тайм-чартера, когда судно выполняет указания в течение определенного периода времени, судовладелец может отказаться от захода в ту или иную зону. В таком случае, стороны могут договориться о заходе в иную зону, которая безопасна.

В случае вояж-чартера рассматривается вероятность как замены конечной цели рейса, так и расторжения договора в принципе, так как он заключается на отдельный рейс.

«Уровень риска должен рассчитываться стороной, ответственной за такое решение, на основе регулярной статистической информации, представляемой ВОЗ. Для расчета возможных инфекционных рисков рекомендуется собрать

следующую информацию: количество подтвержденных случаев COVID-19 в зоне; количество завезенных случаев COVID-19 в зоне; количество случаев локальной передачи COVID-19 в районе; количество случаев COVID-19 конкретно в порту захода; местные ограничения в отношении заходов судов и требования карантинных мер», - разъясняет Black Sea Law Company.

К сожалению, назвать конкретную зону как незатронутую – невозможно, потому что эпидемиологическая ситуация меняется каждый день. Поэтому судоходным компаниям рекомендуется быть в курсе ситуации, которая меняется ежедневно.

В отношении контрактов, которые охватывают территорию Украины, стороны должны знать, что украинский парламент инициировал соответствующие правовые изменения, которые позволяют Торгово-промышленной палате Украины удостоверять факт карантинного режима как форс-мажор.

МАРГАРИТА КОВАЛЕНКО

Главный редактор издания
«Судоходство»



СУДОХОДСТВО

S H I P P I N G

MAGAZINE SUBSCRIPTION

Magazine published
since 1993

- development of Ukrainian and international shipping
- shipbuilding prospects
- transport and logistic
- work of sea and river ports
- IT-technology

Subscribe to the print version of the magazine for 6 months and get a 5% Discount

You can subscribe to:

- through Ukrposhta; subscription index - 60074.
- on the website of the publication in the section «Subscription»; www.sudohodstvo.org
- through the editorial board. tel. +380482 355-999

Subscribe and be aware of all the major events of the industry!

Ukraine, Odessa, Zhelyabova str. 4a

sudohodstvo@mku.com.ua

+380 (482) 355-999

Любі жінки!

Від щирого серця вітаємо вас зі святом квітів та посмішок, любові та світла — Міжнародним жіночим днем 8 Березня!

Ви втілюєте любов і красу, виховуєте дітей, робите навколишній світ добрішим і досконалішим! Ми цінуємо і пишаємося тим, що ви подаєте приклад професіоналізму, мудрості та самовідданості.

Дякуємо кожній з вас за те, що ви створюєте в колективах атмосферу підтримки, взаємної поваги, любові та гармонії.

Бажаємо вам міцного здоров'я, удачі, теплого весняного сонця і святкового настрою. Нехай збуваються всі ваші мрії та надії. Нехай щастя і благополуччя, злагода і порозуміння завжди супроводжують вас!

Начальник Адміністрації
морського порту Південний
Максим Широков

Голова профспілкового комітету
Сергій Овчаров



SMART-CITY ODESSA

17-19
СЕНТЯБРЯ 2020
МОРВОКЗАЛ

ЦЕЛЬ ДАННОГО МЕРОПРИЯТИЯ:

Создание ежегодной платформы для обмена опытом, презентации инновационных решений для муниципального транспорта, экологии и энергоэффективности, безопасности жителей города.

Мероприятие пройдет при поддержке HiTech Office Ukraine, Одесского городского совета, Корпорации Укрелектротранс, Ассоциации городов Украины.

В программу форума включено празднование юбилея одесского городского электротранспорта (одесского трамвая и троллейбуса) (Организатор – АО «Одессгор-электротранс»).

SMART CITY ODESSA 2020

SMART CITY - это развитая городская территория, которая генерирует устойчивое экономическое развитие и высокое качество жизни, значительно улучшая жизнедеятельность таких сфер, как экономика, мобильность, окружающая среда, люди и правительство.

SMART CITY ODESSA 2020 Это уникальное мероприятие, которое объединяющее разработчиков смарт-решений и городских властей, представителей правительственных структур и энтузиастов SMART CITY ODESSA 2020 в рамках которого будет представлена экспозиция «Муниципальный транспорт 21 век»

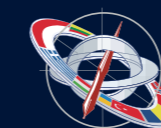
ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ:

Представители муниципалитетов городов Украины, инвестиционные компании и банковский структуры, производители муниципального транспорта, представители start-up проектов по энергоэффективности и экологии, цифровой инфраструктуре города, для управления транспортной системой и безопасностью, технологиями для жилого фонда.

ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Будут работать экспозиции «Муниципальный транспорт 21 век» и «Smart Expo», на которых участники форума смогут ознакомиться с новинками ведущих производителей муниципального транспорта и инновационными решениями от компаний-партнеров для развития городов.

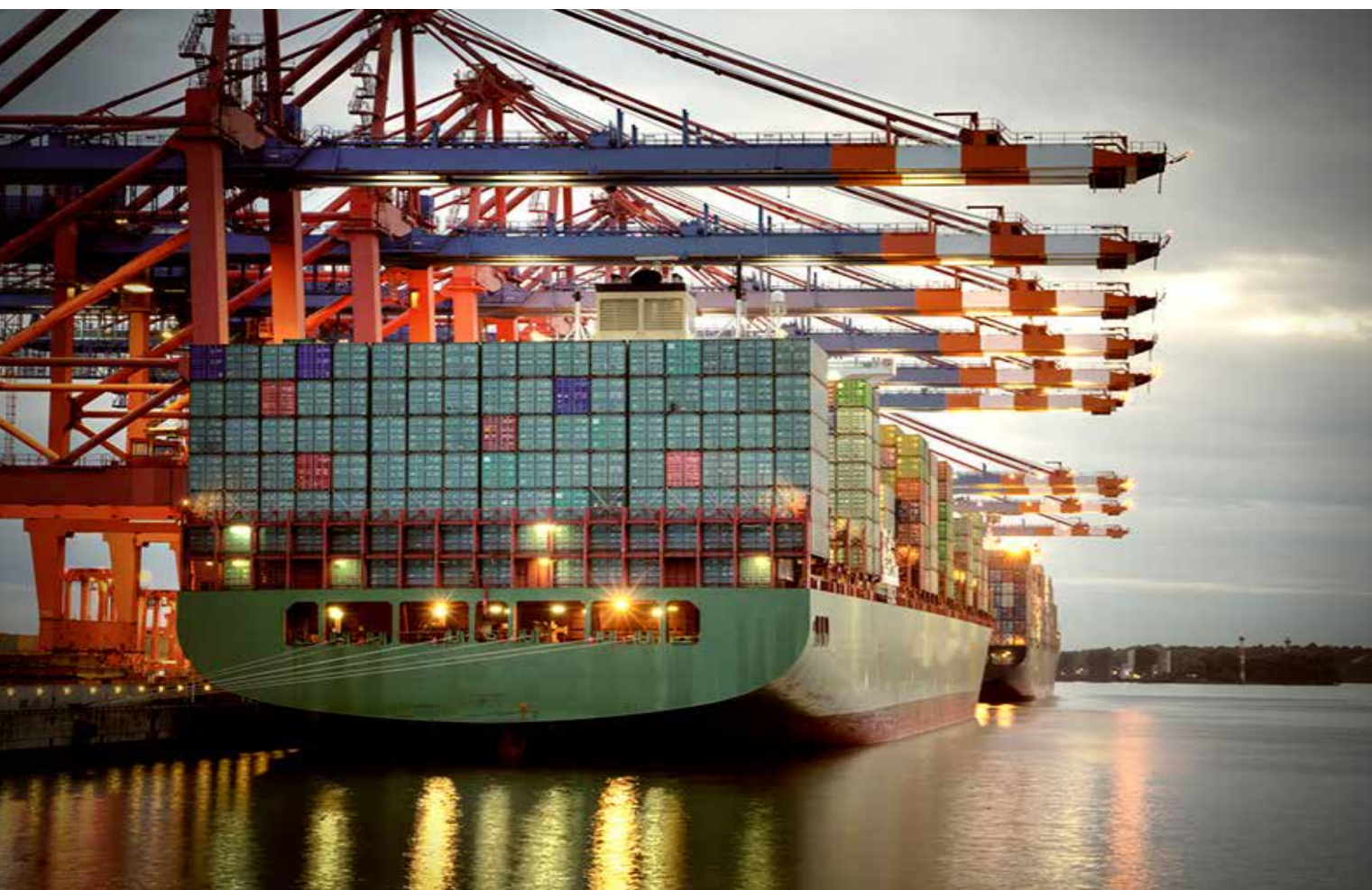
© Публикация на правах рекламы



Оргкомитет:

+ 38 (0482) 355 999, info@mku.com.ua

ОПЕРЕЖАЯ МИР: ЧЕМ ОБУСЛОВЛЕН РОСТ УКРАИНСКОГО КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА



Уже второй год подряд украинский контейнерный рынок показывает существенный рост. По данным Администрации морских портов Украины, в 2018 году грузооборот контейнеров в портах увеличился на 18,7% до 846,5 тыс. TEU, в 2019 - на 19% до чуть более 1 млн TEU. Рост украинского контейнерного рынка на сегодняшний день существенно опережает мировой рынок, который, по данным Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), к 2023 году будет расти в среднем на 3,8% в год.

УКРАИНСКИЕ ПОРТЫ ДОСТИГЛИ ОТМЕТКИ В 1 МЛН TEU

ЛИДЕР РЫНКА

Долгожданную отметку в 1 млн TEU украинским портам удалось пересечь только сейчас. Хотя еще 10 лет назад рынок был на пике роста и эксперты прогнозировали, что к 2017 году оборот достигнет 5 млн TEU. Мировой экономический кризис 2008 года, а также политическая нестабильность и военные конфликты в восточной части страны, которые начались в 2014 году, – внесли свои коррективы.

«Украинские терминалы потеряли в 2015 году второе место на черноморском рынке по сравнению с 2014 годом. Их общая доля составила 22,63%, это было 2,91% ниже, чем было в 2014 году, и на 2,82% меньше, чем российские черноморские терминалы», – отмечает в комментарии «Судоходству» Александр Хромов, менеджер проектов компании Informall B.G.

Понемногу восстанавливаться ситуация начала уже в 2016 году. Тогда украинские порты вернули себе лидерство в черноморском регионе и достигли доли 27,65%, против 22,63% в 2015 году. После спада в 2017 году, в 2018 Украина снова вышла на первую позицию в регионе. В 2019 году терминалам удалось закрепить лидерство, увеличив долю до 30,07%. В целом, за пять лет (с 2015г. по 2019г.) доля украинского рынка в черноморском регионе выросла на 7%.

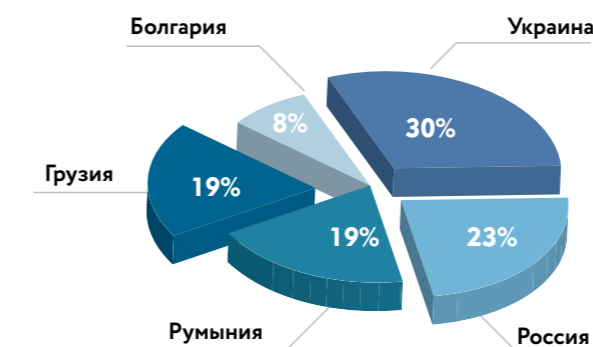
ИЗБЫТОЧНЫЕ МОЩНОСТИ

Большинство украинских терминалов строились еще до кризиса 2008 года, когда контейнерный рынок показывал стремительный рост.

В результате – мощности большинства из них сейчас избыточны. По данным компании Informall B.G., общая загрузка на сегодня составляет 38,3%. В частности, мощности ДП «КТО» в Одессе загружены на 46,05%, «Бруклин-Киев Порт» – 86%, «ТИС-КТ» в порту «Пивденный» – 51,36%, «Ильичевский морской рыбный порт» в Черноморске – 70,42%.

В целом, на номинальный процент переизбытка мощностей существенно влияет простой терминала в Черноморском морском торговом порту, мощность которого 850 тыс TEU в год. Если не считать его, то процент загрузки уже составит около 57%.

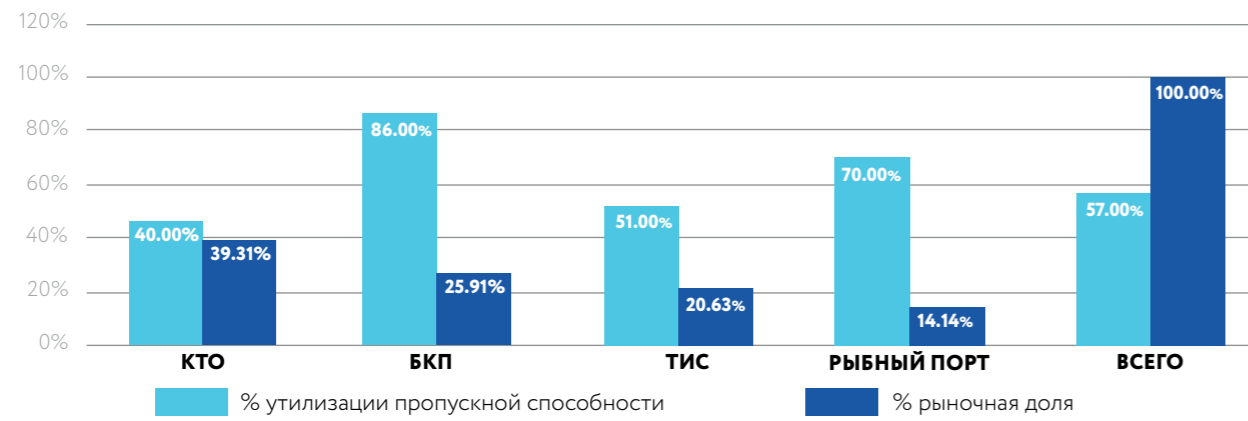
«Некоторые ищут возможности в выделении площадей на терминале под обработку конкретных грузопотоков (пиломатериалы, зерновые, продукция металлургической отрасли, автомобили и т.д.)», – говорит Александр Хромов. Конечно, перевалка других видов грузов на контейнерных терминалах менее рентабельна, так как себестоимость погрузочно-разгрузочных работ порталными кранами выше, но это, в любом случае, лучше, чем простой площадей. Тем не менее, на терминале «Бруклин Киев» и «ТИС-КТ» показывали впечатляющую скорость погрузки спецконтейнерами – до 20 тыс тонн в сутки.



ЭКСПОРТНАЯ ДИНАМИКА

В 2008 году доля экспорта контейнеров составляла всего 15%. Через 10 лет этот показатель вырос до 47,4%. По итогам прошлого года, можно отметить новую динамику – доля экспорта впервые превысила долю импорта и составила 51,1%.

УТИЛИЗАЦИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ И РЫНОЧНАЯ ДОЛЯ 2019 ГОД



Александр Хромов говорит, что основной украинский импорт идет из стран Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии – 49,22%, Средиземноморья (включая Турцию) – 19,36%, Индийского субконтинента – 11,32%. Украинские экспортные перевозки ориентированы на Дальний Восток и Юго-Восточную Азию – 54,58%, Средиземноморье – 13,68%, Индийский субконтинент – 8,15%, Северную Европу – 5,78%, Северную Америку – 5,11%.

Лидером по перевалке контейнеров в Украине является терминал ДП «КТО» с 391, 4 тыс. TEU в 2019 году.

Основными товарами, экспортируемыми Украиной в контейнерах, являются деревянные изделия, сельскохозяйственная продукция, металлы, трубы.

На импорт же, в основном, идут товары народного потребления, оборудование, транспортные средства и запчасти, изделия из ПВХ, плитка и керамика, фрукты и овощи, и т. д. Что касается транзита, то его на сегодняшний день практически нет. Российский и белорусский транзит был утрачен. Однако, эксперты уже не раз отмечали, что Украина не в полную силу использует свое географическое положение. В качестве примера, в ТИС говорят, что товары из Азии тратят лишние две недели и деньги на путешествие от Суэцкого канала через Гибралтар на порты Польши, Германии и Голландии. Хотя определенная часть этих товаров могла бы за 4 дня дойти от Суэца до ТИС, погрузиться в контейнерный поезд и ещё через 2 дня быть в Польше.

ФАКТОРЫ РОСТА

Лидером по перевалке контейнеров в Украине является терминал ДП «КТО» с 391, 4 тыс. TEU в 2019 году.

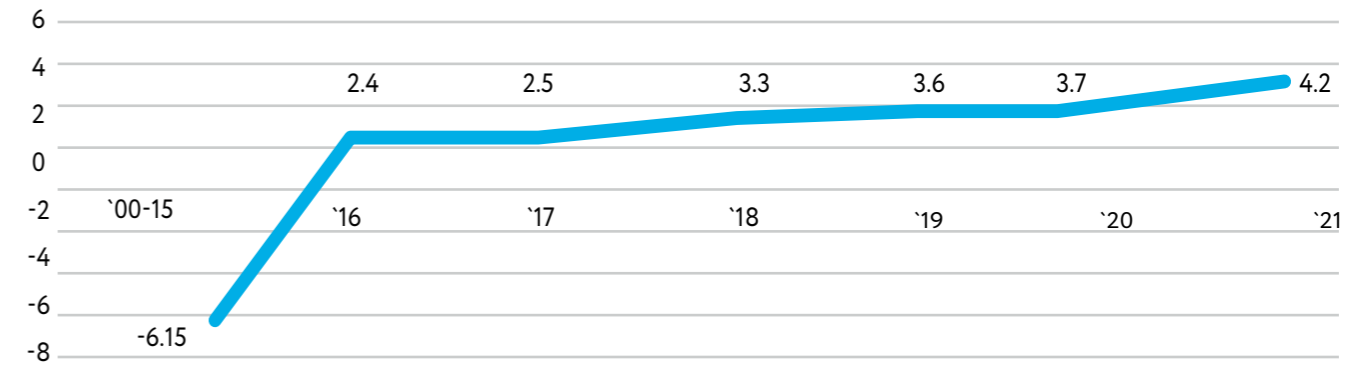
За ним следует еще один терминал Одесского порта – «Бруклин-Киев Порт» с 257,9 тыс. TEU, «ТИС-КТ» – 205,4 тыс. TEU, «Ильичевский морской рыбный порт» – 140,8 тыс. TEU. Если говорить о темпах роста, то тут лидирует терминал ТИС. В 2019 году компании удалось увеличить свои показатели на 70,45% по сравнению с 2018 годом, далее в рейтинге ДП «КТО» (+15,81%), «Ильичевский морской рыбный порт» (+14,87%). «Бруклин-Киев Порт» в 2019 году сократил объемы на 1,04%.

В одном из интервью сооснователь компании ТИС Егор Гребенников отмечал, что такого роста удалось достичь за счет привлечения в 2018 году основного сервиса линии МАЕРСК – ME 3, запуска нового фидерного сообщения в 2019 году между ТИС и Поти, а также роста объемов контейнерных поездов. В 2020 году терминал снова планирует показать рост приблизительно на 20% за счет увеличения контейнеризации экспортных грузов и прихода новых линий.

В Администрации морских портов Украины отмечают, что позитивная динамика является следствием восстановления грузооборота после значительного падения в 2014-2015 гг.

Основными товарами, экспортируемыми Украиной в контейнерах, являются деревянные изделия, сельскохозяйственная продукция, металлы, трубы

РОСТ ВВП УКРАИНЫ%



«Рост контейнерных перевозок свидетельствует об оживлении экономики.

Украинские порты еще не вышли на докризисный уровень по этому направлению, потому нам есть еще куда расти», - комментируют в АМПУ.

Об оживлении экономики свидетельствуют и данные о валовом внутреннем продукте (ВВП). Так, по данным Госстата Украины, в 2018 уровень ВВП вырос на 3,3%, в 2019 – 2,7%. Минэкономики на 2020 год подготовил два прогноза: согласно первому, ВВП вырастет на 3,7%, по второму – на 4,8%, при условии внедрения реформ, которые должны улучшить бизнес-климат. Цель правительства – рост ВВП в последующие пять лет на 40%.

Украинские порты еще не вышли на докризисный уровень по этому направлению, потому нам есть еще куда расти

По словам Александра Хромова, еще одной причиной стал рост экспорта зерновых и их производных в контейнерах, которые составляют приблизительно четверть всего экспорта в контейнерах.

СИТУАЦИЯ В МИРЕ

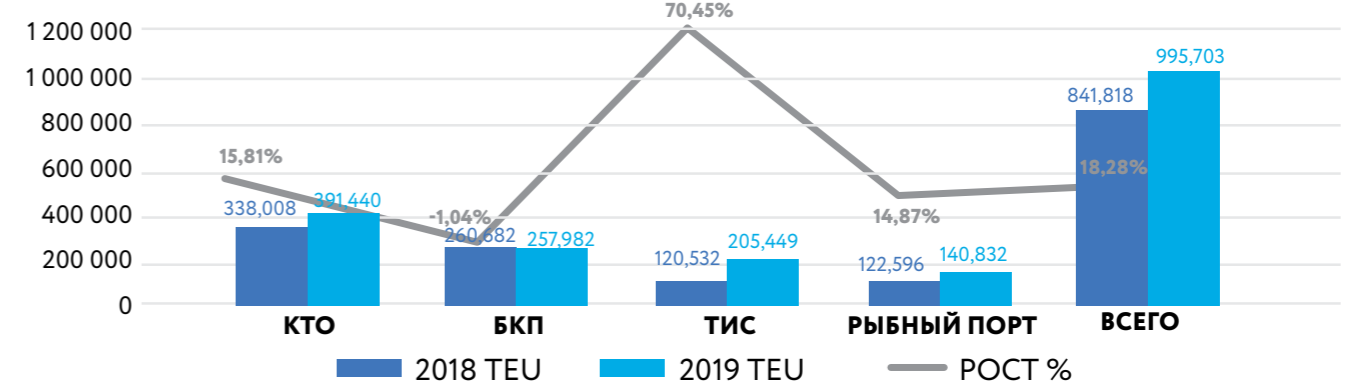
На фоне роста контейнерооборота украинских портов, темпы роста крупнейших контейнерных портов мира менее динамичны, а некоторые и вовсе отрицательные.

Так, лидер рынка порт Шанхай по итогам 2019 года перевалил 43,3 млн. TEU, что на 3% больше, чем годом ранее. Порт Сингапур, занимающий вторую строчку в рейтинге контейнерных портов мира, перевалил в 2019 году 37,2 млн. TEU, увеличив показатели на +1,6%. Контейнерооборот китайского порта Нинбо-Чжоушань вырос на 4,6%, закончив год с показателем 27,5 млн. TEU.

Гонконг, который до 2005 года был крупнейшим контейнерным портом в мире, продолжил терять объемы и перевалил 18,4 млн. TEU, что на 6,3% меньше, чем годом ранее, и спустился с 5 строчки рейтинга сразу на 7 место. Такими темпами ранее лидирующий порт очень скоро может покинуть список ТОП-10 крупнейших контейнерных портов мира.

Что касается европейских портов, то, согласно данным аналитического агентства PortEconomics, всего в прошлом году 15 крупнейших портов Европы обработали 79 млн

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ УКРАИНЫ 2018-2019 TEU



КОНТЕЙНЕРООБОРОТ НЕКОТОРЫХ ПОРТОВ МИРА ЗА 2018 И 2019 ГГ

ПОРТ / СТРАНА	КОНТЕЙНЕРООБОРОТ 2018 Г., ТЫС. TEU	КОНТЕЙНЕРООБОРОТ 2019 Г., ТЫС. TEU	ИЗМЕНЕНИЕ (+) (-), 2019/2018, %
Порты КНР	249 610,00	261 100,00	+4,4
Терминалы COSCO Shipping Ports	98 040,00	102 800,00	+4,8
Терминалы PSA Int.	81 000,00	85 200,00	+5,2
Терминалы DP World	71 400,00	71 200,00	-0,3
Шанхай (КНР)	42 010,00	43 300,00	+3,1
Сингапур	36 600,00	37 200,00	+1,6
Нинбо-Чжоушань (КНР)	26 300,00	27 530,00	+4,6
Гонконг (КНР)	19 600,00	18 360,00	-6,3
Тяньзинь (КНР)	15 900,00	17 300,00	+8,1
Джебел Али (ОАЭ)	14 890,00	14 100,00	-5,6
Антверпен (Бельгия)	11 100,00	11 870,00	+6,9
Лос-Анджелес (США)	9 458,70	9 340,00	-1,3
Лонг Бич (США)	8 090,00	7 630,00	-5,7
Терминалы NHLA	7 350,00	7 600,0	+3,3
Порты Панамы	7 014,40	7 346,90	+4,7
Валенсия (Испания)	5 104,00	5 400,00	+5,8
Альхесирас (Испания)	4 772,00	5 120,00	+7,3
Пирей (Греция)	4 900,00	5 650,00	+15,3
Читтагонг (Бангладеш)	2 904,00	3 088,20	+6,3
Гданьск (Польша)	1 949,00	2 073,00	+6,4
Зеебрюге (Бельгия)	1 620,00	1 700,00	+4,8
Порты Финляндии, в т.ч.	1 430,00	1 473,00	+3,0
Хамина-Котка	653,40	677,60	+3,7
Хельсинки	509,50	533,80	+4,7
Рига (Латвия)	469,30	466,90	-0,5
Порты РФ в т.ч.	5 080,00	5 320,00	+4,7
Балтийский бассейн	2 480,00	2 600,00	+4,8
Б.п. С.-Петербург (РФ)	2 130,00	2 220,00	+4,2
КТСП (РФ)	722,00	758,60	+5,1
Дальневосточный бассейн	1 670,0	1 780,00	+6,6
Владивосток (РФ)	929,30	1 050,00	+11,5
Восточный (РФ)	417,70	394,80	-5,8
Азово-Черноморский бассейн	769,50	779,90	+1,4
Новороссийск (РФ)	754,30	768,10	+1,8
Порты Украины, в т.ч.	846,70	1 003,50	+18,5
Одесский МТП	598,60	649,50	+8,5
Южный МТП	124,90	218,70	+75,0
Черноморск	122,60	139,20	+13,5

TEU, зафиксировав рост обработки на 2,8%, по сравнению с предыдущим годом. При этом, в 2018 году рост составлял 4,7%, в 2017 году - 4,6%. Крупнейший порт на западе – Роттердам – по итогам 2019 г. вышел на показатели 14,8 млн. TEU, показав прирост, по сравнению с годом ранее, всего на 2% из-за негативной динамики второго полугодия. Сокращение объемов объясняется замедлением темпов экономического роста в странах ЕС, особенно, вследствие сокращения промышленного производства в Германии, отменой многих рейсов на трейде Азия – Европа в последние месяцы года, а также падением объемов на трансатлантических и внутри европейских маршрутах.

Контейнерооборот портов России по итогам 2019 года составил 5,3 млн. TEU, что лишь на 4,8% больше, чем годом ранее, при том, что 2018 года рост перевалки контейнеров составлял 9,8%, а в 2017 году – 15,5%.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

В конце 2019 года большинство морских аналитиков, делая прогнозы по поводу развития контейнерного рынка в 2020 году, исходили из того, что вряд ли стоит ожидать каких-то серьезных отличий от года предыдущего. В частности, аналитики Drewry в своем недавнем отчете Container Forecaster понизили прогноз роста рынка контейнерной перевалки в портах до 3,3%, что на 0,7% меньше, по сравнению с предыдущим прогнозом, сделанным в сентябре 2019 года.



В Drewry сомневаются в полномасштабном завершении торгового конфликта между США и Китаем, что могло бы стать мощным стимулом для роста мировой экономики. Серьезным фактором риска представляется также и усиление протекционистских мер в торговле между США и Европой.

15 крупнейших портов Европы обработали 79 млн TEU, зафиксировав рост обработки на 2,8%

В целом, на 2020 год Drewry прогнозирует небольшое ускорение темпов роста спроса, по сравнению с 2019 годом, при одновременном усилении дисбаланса рынка в сторону избытка мощностей, а также рост ставок (за счет бункерных надбавок) и небольшое сокращение прибыли перевозчиков. Основной проблемой для сбалансированности рынка в наступившем году в Drewry называют ввод в эксплуатацию 1,2 млн. TEU нового контейнерного тоннажа. Не слишком оптимистичны и аналитики рейтингового агентства Fitch. Здесь считают, что спрос на контейнерные перевозки в 2020 г. вырастет на 2,5%. Это немного выше, чем в 2019 г., но все же существенно ниже средних темпов роста на уровне 4,5%, имевших место на протяжении предыдущих восьми лет. Ключевыми факторами риска для контейнерной отрасли на ближайшие годы являются:

- негативное влияние распространения коронавируса, обнаруженного в конце декабря 2019 года в китайском Ухане;



- торговые войны, протекционизм и нарастание геополитической напряженности, ослабляющие рост мировой экономики и торговли промышленными товарами;
- возобновление заказов на крупнотоннажные контейнеровозы, вдобавок к уже имеющемуся избыточному флоту;
- замедление темпов сдачи контейнеровозов на скрап;
- наращивание дисбаланса между экспортными и импортными перевозками и, как следствие, необходимость переброски большого числа порожних контейнеров;
- дальнейшее ужесточение природоохранных мер, приводящее к эскалации роста издержек судовладельцев;
- рост цен на бункерное топливо.

Комментируя эти факторы риска, отметим, что по прогнозам **Alphaliner**, карантинные мероприятия в Китае, введенные сразу после новогодних каникул в этой стране и призванные остановить распространение новой коронавирусной инфекции, сократят в 1-м квартале 2020 г. контейнерооборот портов Китая (включая Гонконг), более, чем на 6 млн. TEU. По этой причине только на маршрутах между Азией и Северной Америкой и Европой, по оценкам аналитического сервиса **Blue Water Reporting**, контейнерные перевозчики сократят предложение тоннажа в 1-м квартале 2020 г. более, чем на 1,3 млн. TEU. Это означает ограничение роста глобального контейнерного рынка на 2020 год по меньшей мере, на 0,7 %. В целом же, убытки от коронавируса для глобальной экономики оцениваются некоторыми экспертами на уровне 400 млрд. евро или 0,7% мирового ВВП. В то же время, по последним данным обновленных индексов **CargoMetrics**, порты



Китая нормализовали импортный и экспортный грузопоток. Дэн Брутлаг из **CargoMetrics** отметил, что и в импорте и экспорте «дно» было пройдено китайскими портами еще 15 февраля, а объемы контейнерного импорта превышают докризисный уровень. В целом, объемы во всех основных категориях импорта восстановились менее, чем за неделю. По информации **CargoMetrics**, анализ грузопотоков других очагов заражения – Иран, Южная Корея и Италия – не показывает ничего, кроме обычных сезонных колебаний. Данные **Clarksons** также подтверждают этот анализ. «Китайские порты показывают незаурядные темпы восстановления», – сказал **управляющий аналитического сервиса Clarksons Platou Securities Фроде Меркедал**. Однако, этих последних данных недостаточно для далеко идущих выводов. Улучшение может быть временным, и замедлится после того как порты справятся с накопившимися на терминалах грузами. Несмотря на то, что перевозчики отменили еще семь рейсов, то есть, сократили недельную вместимость на 7%, динамика сокращения мощностей явно замедлилась, это указывает на то, что перевозчики настроены на постепенное восстановление объемов до нормальных уровней, считает **Алан Мерфи, глава датской аналитической компании Sea-Intelligence**.

В целом, объемы во всех основных категориях импорта восстановились менее, чем за неделю.

В руководстве **AP Moeller-Maersk** считают, что продолжение торговых конфликтов (США/Китай и США/Европа) может привести к падению темпов роста объемов контейнерных перевозок в 2020 года до 1%.

МЕСТНЫЕ ПРОГНОЗЫ

Факторы риска, оказывающие влияние на мировой контейнерный рынок, наложат свой отпечаток и на украинский рынок – аналитики прогнозируют замедление темпов роста. Исходя из прогнозов Всемирного банка и Министерства сельского хозяйства США относительно темпов роста экспорта зерновых и подсолнечного масла, ожидается, что общий объем грузеных контейнеров в Украине продолжит расти в

2020-2021 годах, но, согласно оценкам, темпы роста объема будут около 10-12%. «Что касается прогноза на 2020 год, то ожидается замедление роста, и его темп составит от 10% (пессимистичный сценарий) до 15% (оптимистичный сценарий)», – отмечает эксперт компании **Informall B.G** и добавляет, что объем контейнерооборота зависит от множества факторов, но ключевое – ценовая конъюнктура и мировой спрос на украинские товары – для экспорта, а для импорта – рост внутреннего потребления, отсутствие глобальных потрясений.

“Мы же помним про коронавирус у ведущего мирового экспортера ТНП, верно?... На сегодня уже понятно, что коронавирус в Китае сильно повлияет на глобальную логистику, это уже происходит, у экспортеров слетают контракты и это только начало”, – отмечает сооснователь компании ТИС Егор Гребенников.

Январь 2020 года, в силу того, что прибывающие контейнеры были отправлены задолго до появления коронавируса, не показал существенного сокращения объемов. В январе было обработано 89 737 TEU, что на 15,8% больше, чем годом ранее. Но уже с февраля контейнеропоток заметно уменьшается из-за того, что линии отменили по два из четырех рейсов на трейде Китай-Черное море, а также из-за неполной загрузки судов. Пик недопоставок ожидается в марте-апреле, после чего ситуация начнет восстанавливаться. Ситуация усугубляется отсутствием порожних контейнеров для украинских экспортных грузов и косвенным эффектом от потери объемов контейнеров из третьих стран, к примеру, Испании.

Улучшение может быть временным, и замедлится после того как порты справятся с накопившимися на терминалах грузами.

Из негативных факторов, которые скажутся на мировой контейнерный рынок и, соответственно, украинский – коронавирус. “Мы же помним про коронавирус у ведущего мирового экспортера ТНП, верно?... На сегодня уже понятно, что коронавирус в Китае сильно повлияет на глобальную логистику, это уже происходит, у экспортеров слетают контракты и это только начало”, – отмечает **сооснователь компании ТИС Егор Гребенников**.

В ближайшие годы на рынок также может повлиять сделка мирового гиганта **DP World** и **ТИС**, и приход катарской компании **QTerminals** в порт Ольвия на условиях концессии. Ранее представитель компании **QTerminals** **Невилл Биссетт** отмечал, что в перспективе компания может использовать Ольвию в качестве платформы для дальнейших инвестиций, в частности, в расширение контейнерных перевозок и перевалки насыпных грузов. Что касается сделки **DP World** и **ТИС**, которая состоялась в феврале, точно оценить влияние на рынок сейчас сложно. Эксперты считают, что теоретически туда могут перейти некоторые линии, но это будет не рост, а перераспределение, рост возможен в случае привнесения опыта **DP World** в бизнес-процессы, происходящие на **ТИС** сегодня, то есть, например, за счет улучшения и повышения эффективности взаимодействия с клиентами терминала, но это тоже больше не про рост, а про привлечение существующих объемов на терминал с других украинских портов.

Непосредственный рост объемов может возникнуть, например, в случае реализации каких-либо программ или подключения арабских инвесторов и трейдеров, которые могут повысить спрос на украинскую продукцию, её экспорт. Как известно, наиболее контейнерооборот зависит не столько от ставок фрахта, ПРР или скорости работы терминала, сколько от динамики ВВП и покупательной способности населения. Потому что стоимость медленной или даже быстрой логистики не сравнима со стоимостью самого груза. В этой связи все выражают надежду, что в долгосрочной перспективе экономический рост Украины окупит вложения в контейнерную инфраструктуру.

МАРИЯ НЕСТЕРЕНКО

корреспондент

ВАЛЕРИЙ ВОЙНИЧЕНКО

к.э.н., эксперт БИНСА

АНДРЕЙ СОКОЛОВ

директор по развитию издания
«Судоходство»

РЕЧНОЙ ФОРУМ-2020: ТРЕНДЫ, ВЫЗОВЫ И НОВЫЕ УСПЕХИ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ



Речной Форум-2020 посетили эксперты двух стран и 18 городов. Участники форума экспортируют 26 млн тонн зерновых в год – это составляет 52% от всего зернового экспорта Украины; переваливают на собственных терминалах 15 млн тонн грузов ежегодно и имеют более 200 единиц своего речного флота.

«Речной Форум» был создан медийным агентством Food & Agri pr, в частности, усилиями Игоря Гошовского и Андрея Муравского. Как заявил сам Игорь Гошовский, компания придумала концепцию ежегодного «Речного Форума» в 2018 году, с целью создать качественный коммуникационный хаб. Место, где участники отрасли смогут обменяться контактами, познакомиться с грузоотправителями, пообщаться с судостроительными компаниями и представителями профильных государственных ведомств.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОТРАСЛИ

В этом году Форум состоял из четырех дискуссионных панелей. Перед стартом обсуждений участникам представили итоги речных перевозок 2019 года.

Эксперты отметили, что за последние 4 года перевозки по Днепру выросли на 236%; за последние 3 года показатели по Южному Бугу выросли на 270%.

Мощности речных терминалов в 2019 году увеличились на 83 тыс. тонн.

Также были озвучены новые тренды речных перевозок. Так, в прошлом году с Днепра в Николаев наливные суда начали возить масло на терминал «Эвери», где его догружали на большое судно. В этом году ожидается каботажная перевозка 400 тыс. тонн масла.

За последние 4 года перевозки по Днепру выросли на 236%; за последние 3 года показатели по Южному Бугу выросли на 270%.

Кроме того, годом ранее импортные минудобрения начали перевозить в каботаже. В прошлом году одним из ключевых импортеров, «Белор Украина», выгрузили в речных портах 131 тыс. тонн удобрений.

На Днепре сразу два терминала сосредоточились на развитии инфраструктуры под хранение и перевалку органического зерна. В перспективе – строительство специализированного терминала на Дунае.

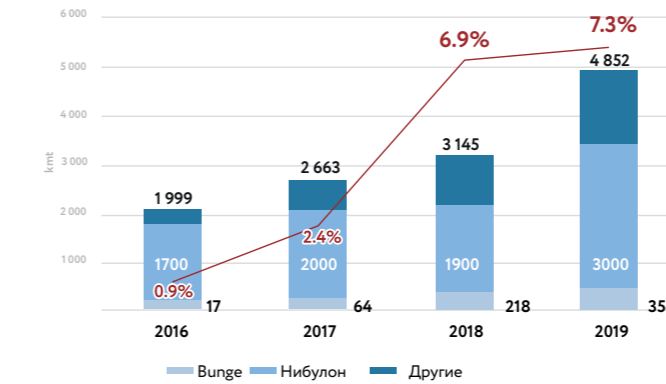
В ходе презентации прозвучали и основные проблемы отрасли: необходимость инвестировать \$16,4 млн в ремонт и модернизацию шлюзов; отсутствие закона про внутренний водный транспорт; дефицит зерновых терминалов.

МИНИСТЕРСТВО И ЗАКОНЫ

В рамках дискуссионной панели, посвященной законопроекту о внутреннем водном транспорте, выступил министр инфраструктуры Владислав Криклий. Он отметил, что последние пять лет слишком много внимания уделялось дискуссиям вместо реальных действий.

КАК ВЫГЛЯДИТ РЫНОК РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК (зерновые грузы)

Общий объем зерновых речных перевозок 4,8 млн. т (+54 % рост)
Доля Нибулона - 3,0 млн тонн р. Днепр 62%
Появление новых игроков на рынке (+ МЕЗ / Масло, шроты через Днепр, Запорожье) (в частности 1,8 млн. т. BUNGE, COFCO, ADM, Начало работы Kernel)



«У нас не всегда была налажена правильная коммуникация, и не ставилось целью изменение законодательной базы. В отрасли часто шли дискуссии, в какой редакции принимать закон о ВВП – в итоге, ничего не принималось. Река развивалась только усилиями бизнеса, без поддержки государства, в условиях недостаточного финансирования. Но теперь у нас есть возможность решить эти проблемы, ведь мы достигли полного взаимопонимания с комитетом Верховной Рады.»

Объем перевозок зерна по реке за прошлый год составил 4,8 млн. тонн грузов. Общий объем перевозок по реке – 12 млн тонн

Редакция закона, которая есть сейчас, логична и предусматривает финансирование тех же самых шлюзов. Нам всем нужна законодательная база. Именно в связи с отсутствием развитой речной инфраструктуры у нас аномальная нагрузка на автодороги.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ДНЕПРУ



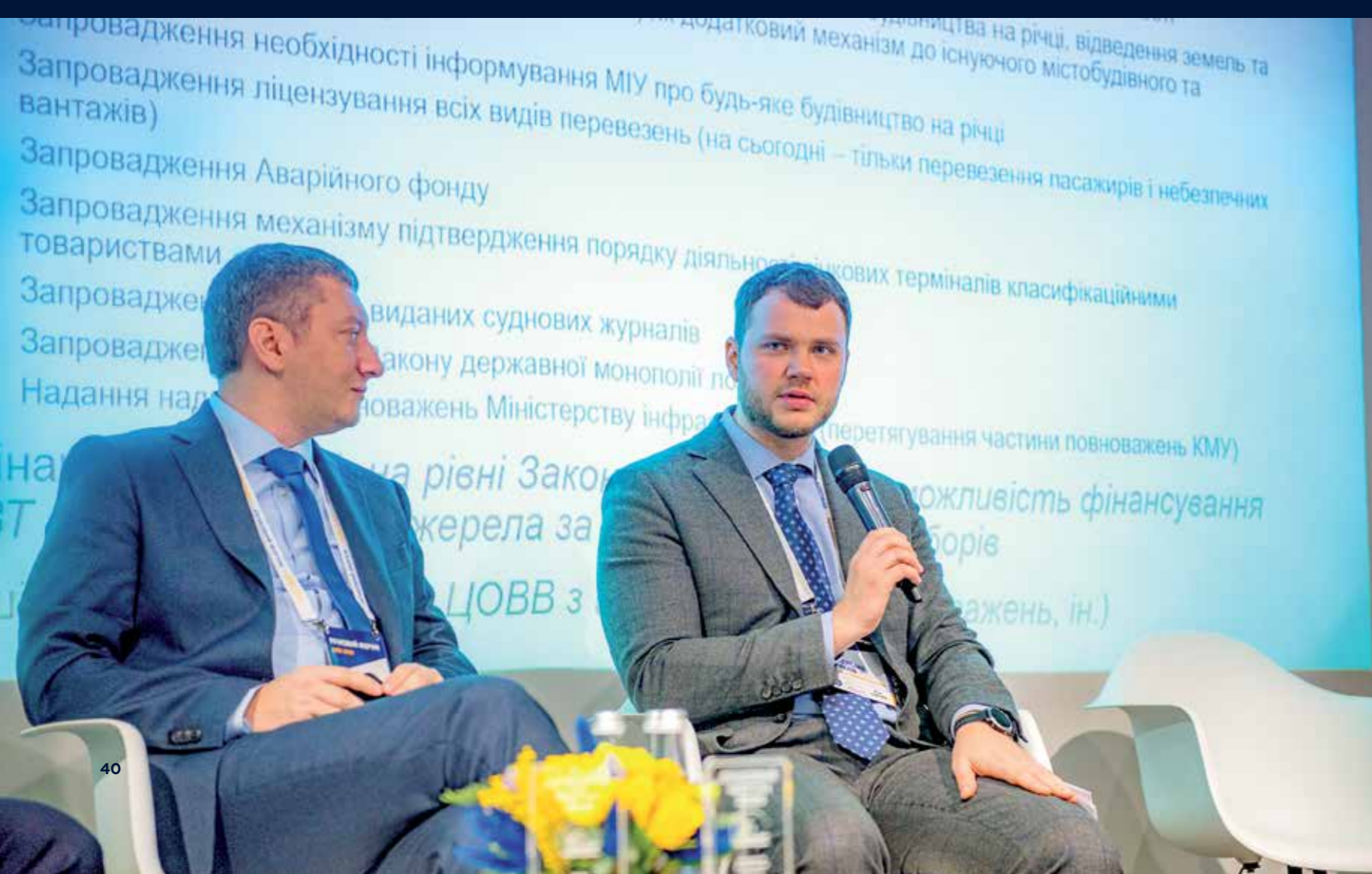
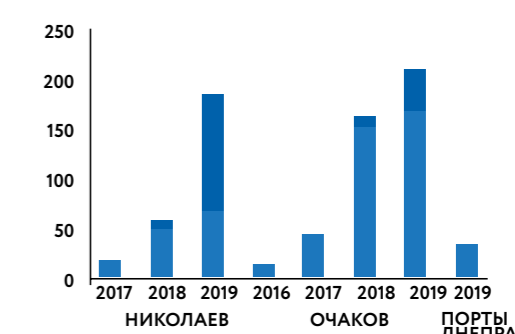
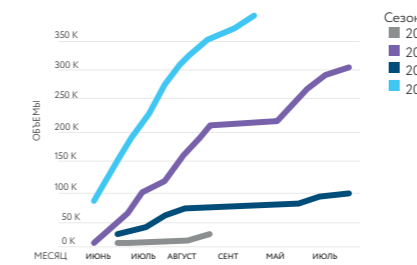
Хочется, чтобы мы нашли баланс и компромисс, поддержав этот законопроект», - заявил Владислав Криклий.

В обсуждении приняла участие представитель Европейской Бизнес-Ассоциации Ольга Копийка, она заявила, что дискуссия необходима, если речь идет о принятии действительно важного и качественного закона. «Также важно, чтобы был закон, который даст развитие не только перевозкам, но и строительству причалов и самих судов», – считает Ольга Копийка.

Член Европейской бизнес - ассоциации поделилась новыми тенденциями на рынке речных перевозок. По словам эксперта, объем перевозок зерна по реке за прошлый год составил 4,8 млн. тонн грузов. Общий объем перевозок по реке – 12 млн тонн. К примеру, было озвучено, что доля «Нибулона» в перевозке зерновых по реке составила 62%; компания перевезла 3 млн. тонн. «Это позитивная тенденция, но, по большей части, она связана с тем, что плохо работала железная дорога», – добавила Ольга Копийка.

ТЕНДЕНЦИИ НА РЫНКЕ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА (ПРИМЕРЕ BUNGE)

Объемы перевозок увеличились почти вдвое 2018/2019
Начато перевозка подсолнечного масла
Разширение географии
Путь в 1300 км по р. Днепр



После обсуждения тенденций, эксперт вернулась к законопроекту. Она сообщила, что в законе есть прогрессивные идеи – отмена речного сбора, содержание шлюзов за счет ГЭС и либерализация флага. Вокруг вопроса либерализации флага шло много дискуссий, но ЕВА считает, что это позитивный шаг навстречу бизнесу.

Также были названы и негативные аспекты закона, например, бюрократические процедуры в этом законопроекте.

«В 2015 году Украина взяла обязательства по дерегуляции перед ЕС, но при этом вводится реестр по внутреннему водному транспорту. Появились нормы, которых не существовало никогда, – если ты не находишься в реестре, то твоя деятельность запрещена. И реестр перестает быть

информативным, а становится разрешительным. И нужно определиться: или это разрешительная процедура, или все же информативная», – сообщила эксперт ЕВА.

«Наше предложение – отказаться от реестра как разрешительного документа. По закону тот, кто хочет что-то построить на реке, должен получить разрешение как от МИУ, так и от местных властей. Есть строительное законодательство, при этом существующее законодательное поле уже зарегулировано. И мы просили бы убрать еще два разрешения для строительства активов на реке», – считает Ольга Копийка.

На Форуме, помимо прочего, поднялся вопрос обязательного лицензирования. Законопроект предусматривает лицензирование перевозок всех

ГРУЗОБОРОТ ВНУТРЕННИМИ ВОДНЫМИ ПУТЯМИ Р. ДНЕПР ЗА 2019 ГОД



№	ВИД ГРУЗОВ	Грузооборот реками Украины, млн. тонн
1	Строительные материалы	5.192
2	Зерно	4.852
2.1	в. ч. ТОВ СП «Нибулон»	2.989
2.2	Другие перевозчики	1.863
3	Металлоконструкции	1.712
4	Нефтепродукты	0.037
	ОБЩИЙ	11.79

За 2019 год, ТОВ «Нибулон» перевез водным транспортом 3,8 млн тонн, в т. ч. 2,99 млн тонн по рекам Днепр, и БДЛК, 0,81 млн. тонн, – р. Южный Буг. За 2018 г по ВВП перевезенно более 2,83 млн. тонн за 2019 год ТОВ «Нибулон» перевез водным пассажирским транспортом 27 тыс. человек (2018 год – 27 тысячи человек) Таким образом утверждение, о том что «НИБУЛОН» монополист в речных перевозках – безосновательное

видов грузов, а не только опасных и пассажирских перевозок. Эксперт предлагает определиться: «Или мы сертифицируемся, или лицензируемся». Также во время форума прозвучала тема необходимости введения аварийного фонда.

«Еще один негативный аспект: вводится реестр выданных судовых журналов. Все это добавляет бюрократии», – говорит эксперт.

ЕВА считает правильным оставить портовые сборы для финансирования морских портов и направлять их на финансирование ВВП доли акцизного сбора. Если подвести итог, ЕВА считает, что законопроект решает многое из того, что решалось раньше, но создает вопросы касательно возникновения дополнительных бюрократических процедур.

«Мы рекомендуем поддержать в первом чтении законопроект и учесть эти замечания. После необходимо доработать закон между первым и вторым чтением», – подытожила Ольга Копийка.

Вслед за членом ЕВА выступил заместитель гендиректора компании «Нибулон» Михаил Ризак. Он рассказал о достижениях компании, сообщив, что «Нибулон» инвестировал в экономику Украины \$2,2 млрд. Также был упомянут «нибулоновский» флот, состоящий из 77 судов, которые ходят под украинским флагом, и количество работников компании – 7 тыс. человек. Михаил Ризак также прокомментировал вопрос о законопроекте: «У нашей компании нет права законодательной инициативы, поэтому некорректно говорить о законопроекте «Нибулона». Мы предоставляли наши

СОСТОЯНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

РАНЬШЕ		СЕГОДНЯ
140 тысяч работников (120 тысяч на больших)	31 судостроительный завод (11 больших)	4.9 тысяч работников (1 тысяча на СП «НИБУЛОН»)

По информации экспертов, одно рабочее место судостроительной отрасли обеспечивает до 10 рабочих мест в смежных отраслях

1.4 млн работающего населения страны задействованы в смежных отраслях	49 тысяч работающего населения Украины и всего мира задействованы в смежных отраслях
---	--

Эффективность для экономики Украины при развитии ВВП, который предусматривает развитие судостроительной отрасли, строительство нового флота и инфраструктуры

ДОСТИЖЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ «НИБУЛОН»

Инвестировано в экономику Украины 2.2 млрд долларов, в частности, 600 млн долларов в строительство речного транспорта и 35 млн долларов в реконструкцию судостроительного завода. Международные финансовые учреждения (IFC, EIB, EBRD) готовы

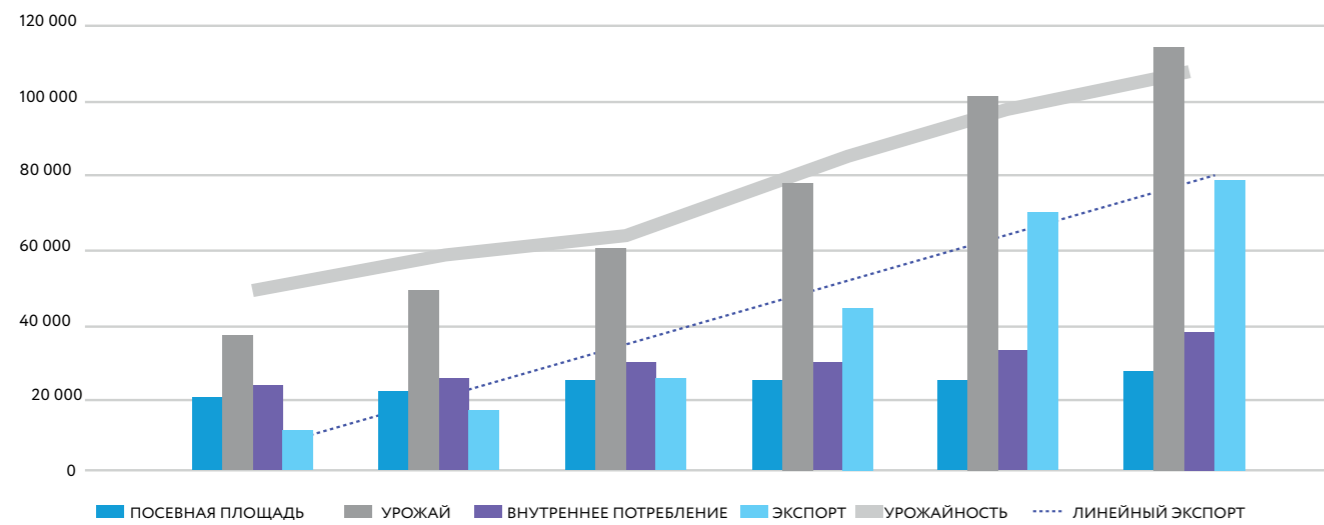
кредитовать деятельность нашего предприятия в развитие инфраструктуры и ВВТ, следовательно, для развития отрасли сформировано портфель в 250,3 млн долларов. Построено 77 судов, которые ходят под украинским флагом

С 2009 года рекой перевезено 15.5 млн. т. груза
В 2018 -2019 МГ перевезено 3.5 млн. т. груза
План на 2019-2020 МГ перевозка 4 млн. т. груза

Количество работников составляет 7 тыс. лиц.
Оплачено налогов и сборов с 2008 года 3.7 млрд. грн (в т.ч. за 2018-2019 МГ 789.4 млн.грн)
В частности, от деятельности судостроительного завода и судоходной компании 671 млн. грн (в т.ч. за 2018-2019 МГ 191.4 млн.грн)

В 2017 и в 2018 году руководитель предприятия был признан Человеком года в национальном морском рейтинге, который формируется экспертами морской отрасли. Учитывая вклад в развитие экономики Украины предприятие Нибулон имеет право на то, чтобы его позиция учитывалась





рекомендации различным министерствам и ведомствам, в том числе Минэкономики и Мининфраструктуры.

На сегодняшний день у нас было построено 77 судов, сегодня выпустили еще одно, и еще два ожидаются. Поэтому мы говорим о наших интересах. Данный законопроект должен способствовать развитию судостроения. До 2025 года должно быть не менее 20 млн. тонн на реке, а развитие судостроения должно этот рост

грузопотока поддерживать. Сейчас же ситуация уничтожает украинское судостроение.

По статистике, мы далеко не монополисты, в 90% случаев мы перевозим собственные грузы, и почти не предоставляем услуги другим компаниям.

Река ведь работает только тогда, когда железная дорога перегружена с июля по февраль. Днепродзержинский шлюз закрывается в декабре, Каневский – закрыли вообще в октябре.

В период с 2009 по 2019 год СП «Нибулон» инвестировал в развитие судостроительства и судоходства 635 млн. долларов	Состояние на примере НИБУЛОН	Перспективы для Украины		
		10 млн.т.	20 млн.т.	30 млн.т.
Объем перевозок по ВВП, млн.т/год	3,5	10	20	30
Количество флота, ед	75	214	428	642
Буксирного	21	60	120	180
Баржевого	42	120	240	360
Плавкраны	4	11	22	33
Земснаряды	2	6	12	18
Другие	6	17	34	51
Количество перегрузочных терминалов по отгрузке на водный транспорт	12	34	68	102
Количество работников, которые задействованы при перевозке по ВВП: тыс. чел	4.8	12.1	24.2	36.3
Судостроительство и судоремонт	1.0	2.9	5.8	8.7
Судоходство	0.5	1.4	2.8	4.2
Перегрузочные терминалы	1.8	3.7	7.4	11.1
Другие (административный персонал, грузовой автотранспорт)	1.4	4.1	8.2	12.3
Поступления в бюджет различные налоги и сборы, млн.грн	426	1204	2408	3611
Экономия средств на ремонте дорог, млн. грн	2730	7800	15600	23400

И ремонтные работы вовремя не начались. Мы не думаем, что с принятием законопроекта резко вырастут перевозки по реке. Сейчас работает около 60 операторов, у нас достаточное количество флота.

Работает также иностранный флот, суда свободно заходят и осуществляют перевозки по реке, есть 384 разрешения для иностранных флагов. Почему так получается, что иностранный флаг пользуется иностранными конвенциями, и может судовые припасы не растаможивать?

Бункеровка за 12-мильной зоной – это конкурентное преимущество для иностранного флага. Мы – импортеры топлива, платим налоги в Украине, и мы наблюдаем, как иностранные компании бункеруются за 12-мильной зоной. Мы понимаем, что есть правовая неопределенность, и Мининфраструктуры нужно определиться с госпредприятиями, которые будут ответственны за содержание ВВП. Мы – за евроинтеграцию и внедрение ряда директив, а также за либерализацию на основе взаимного доступа. Мы надеемся, что в будущем будут подписаны соглашения про взаимный допуск иностранного флага в Украину и украинского флага в Европу».

Заместитель гендиректора «Нибулона» отметил, что доработка законопроекта между первым и вторым чтением невозможна: «ВР отправила проект обратно на первое чтение. Это структурные изменения, их невозможно доработать по регламенту ВР. Это не автоматический учет, это конкретные административные услуги. И именно поэтому законопроект необходимо доработать совместно с бизнес-сообществом».

РЕМОНТ ШЛЮЗОВ И СТАРТ НАВИГАЦИИ

Модератор беседы **Игорь Гошовский** предложил в рамках Форума обсудить проблемы с ремонтом шлюзов и задержку открытия навигации. Напомним, речь идет о позднем открытии шлюзования на реке Днепр, на что участники речных перевозок отреагировали крайне негативно.

Проблему прокомментировал **министр инфраструктуры Владислав Криклий**:

«Нам нужны защищенные источники финансирования, а не просто попытки включить в бюджет ремонт шлюзов при его утверждении. Всегда есть другие проблемы, которые в последний момент включаются в



бюджет, а развития не происходит. Именно поэтому хотим, чтобы это были защищенные статьи финансирования с гарантированным поступлением средств. Финансирование необходимо, чтобы мы могли говорить про навигацию, когда шлюзы находятся в аварийном состоянии. В текущем состоянии шлюзов это финансирование по-другому практически невозможно обеспечить. Нам нужно использовать теплый сезон, чтобы река работала дольше.

В следующем году будем делать модернизацию шлюзов. При наличии финансирования за 2-3 года произойдет реконструкция

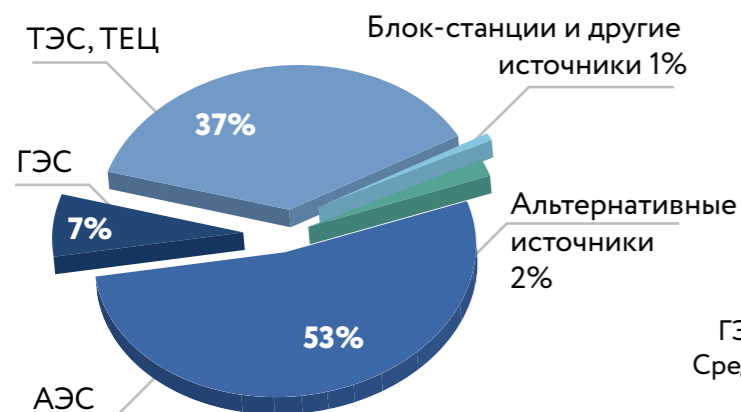
У нас над проблемой работают. Это касается не только шлюзов, но и всей инфраструктуры. Есть график с текущим и будущим финансированием.

В следующем году будем делать модернизацию шлюзов. При наличии финансирования за 2-3 года произойдет реконструкция».

Роман Кучеренко, директор Мариупольского филиала «Метинвест Шиппинг», также прокомментировал главный вопрос речной инфраструктуры:

При 20% росте грузооборота, мы упрямся в пропускную способность шлюзов

«Сейчас сроки закрытия и открытия шлюзов невозможно спрогнозировать и спланировать. А бизнес привязан к планам, необходимо выстраивать логистику. По реке экспорт важнее, и мы теряем на этом деньги.



Речная логистика – интересный вопрос. Переваленные в прошлом году 1,5 млн тонн это не предел. У нас достаточный грузопоток, а этот бизнес очень интересен, и мы однозначно будем в нем участвовать».

В рамках панели участники также озвучили вопрос касательно возможности восстановить трёхкамерный шлюз в Запорожье. На вопрос ответил **заместитель начальника по развитию «Укрводпути» Дмитрий Шершнёв:**

«Текущие габаритные лимиты не позволят работать со всеми. Трёхкамерный шлюз удлинит время шлюзования, а выброс воды остается прежним. Также мы ещё получаем паспортный лимит – 22 шлюзования в сутки, против 36 на однокамерном. Я предлагал премьер-министру провести модернизацию этого шлюза.

Шлюзы уже работают на 80% мощности в Каховке и Запорожье. Дальше, при 20% росте грузооборота, мы упрямся в пропускную способность шлюзов.

Ремонтировать их уже неинтересно, их нужно модернизировать, если мы хотим развиваться».

РЕЧНАЯ ГРУЗОВАЯ БАЗА

Вторая дискуссионная панель Речного Форума была посвящена обсуждению основных трендов грузовой базы речных перевозок, особенностей перевозки рекой агропродукции и топлива, прогнозов касательно динамики перевозки грузов в 2020-2021 гг. **Андрей Муравский, модератор форума,** отметил также, что существует большая проблема с информацией по речным перевозкам, и данные можно получить только от операторов напрямую.

ПРОИЗВОДСТВО ГИДРОЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ В 2018 = 8,3 МЛРД ГРН

Всего 159,35 млрд кВт в час (+2,5% до 2017 г.)

ГЭС и ГАЭС = 11,8 млрд кВт/час (-42% до 2017 г.)
Средний тариф на гидроэнергетику 0,7 грн кВт/час



Ранее сообщалось, что потенциальная грузовая база реки – 60 млн. тонн, при этом на терминалах выше Каховского шлюза перевалено 7,9 млн тонн грузов.

«По Южному Бугу в 2016-2018 году совершено 300, 423, 600 тыс. тонн перевозок. И это только «Нибулон». Кроме этого, перевозили еще минеральные удобрения, но этой статистики просто нет, – говорит Андрей Муравский. – Недавно мы составили топ-10 речных терминалов по перевалке, собрав данные у терминалов напрямую. Топ-20 речных терминалов опубликуем в мае. Для нас очень важно показать рынок, который развивается. «Грейн-Траншипмент» перевалили 353 тыс. тонн в 2019 году, «Агровиста» более 150 тыс. тонн, «Аскет Шиппинг» – 145,5 тыс. тонн. В целом, за прошлый год перевозки зерна по Днепру выросли на 59%».

На Форуме озвучили сумму, необходимую для ремонта и реконструкции шлюзов – \$16,4 млн. Кроме того, были определены предположительные сдерживающие факторы: отсутствие закона о ВВП и дефицит зерновых терминалов на Днестре. Также уменьшилось количество судопроходов по шлюзам. Так, к примеру, в прошлом году суда под иностранным флагом вдвое чаще заходили в речные порты Украины и перевезли 1,2 млн тонн.

После речи Андрея Муравского, выступил **Николай Горбачёв (президент Украинской Зерновой Ассоциации).** Президент УЗА поделился прогнозом динамики экспорта в 2022-2026 гг. Согласно его расчетам, среднегодовой экспорт зерна будет составлять 69-70 млн тонн зерна.

«Мы выращиваем всё больше кукурузы. В 2010 году вырастили более 10 млн тонн, сегодня вышли уже на 30 млн тонн. Урожайность около 7 тонн с гектара, при том, что в штате Айова урожайность до 12 тонн с одного гектара. То есть, только за счет урожайности мы можем нарастить до 40% кукурузы. У нас есть перспектива увеличить вдвое производство пшеницы, тоже за счет урожайности» - сообщил Николай Горбачёв.

На Форуме озвучили сумму, необходимую для ремонта и реконструкции шлюзов – \$16,4 млн.

Украина занимает высокие позиции в рейтинге стран-экспортеров кукурузы. Больше всего экспортируют отечественную кукурузу страны Европейского Союза. Второй по размерам импортер – Китай. Следует также отметить возрастающую роль стран Африки – они уже экспортируют 8-10% объема отечественной кукурузы. Похоже дела обстоят и с пшеницей – по прогнозам на 19/20 МГ Украина занимает 5 место в рейтинге мировых экспортеров, уступая лишь РФ, ЕС, США и Канаде.

Также Николай Горбачёв сообщил, что УЗА как трейдер тестировали разные способы закупки зерновых и разные способы транспортировки. Президент УЗА добавил, что в речных баржах и речных элеваторах заложен большой потенциал.

«Наши плотины строились как объект не экономического, а, скорее, военного. ГЭС производят около 7% электроэнергии. И вопрос сохранения их, на мой взгляд, не критичен.

Скоро ветряная энергетика даст больше электроэнергии, чем ГЭС.

Несколько месяцев назад я был на совещании, где оказалось, что денег на охрану шлюзов выделено не было. Мы, как УЗА, просим создать временную комиссию, которая помогла бы систематизировать актуальные вопросы», - заявил Николай Горбачёв.

В рамках Форума также выступил **Константин Ромашко, директор United Barge Company:**

«Наша компания — достаточно новый игрок, у нас есть флот только для перевозки пищевой наливных грузов. Флот состоит из 7 единиц, самоходные танкеры имеют емкость около 3000 тонн каждый, и только одна из этих единиц не самоходная и работает как накопитель.

Мы не только перевозчик — мы принимаем груз с авто и ж/д, так как нет специализированных терминалов по перевалке масла на реке. Мы отвечаем за качество на всех этапах. И, в отличие от зерновых перевозчиков, мы берем на себя куда большую ответственность», — отметил Константин Ромашко.

По заявлению директора United Barge, компания сейчас вводит в эксплуатацию два танкера, которые смогут осуществлять догрузку масла на банке Трутаева.

«В будущем эти 400 тыс тонн (около 10%) экспорта могут выполняться из г. Днепр. Терминалы Николаева раньше получали этот грузопоток, но основная цель — догружать танкеры из Николаева на рейде.

Перевезя нефтепродукты один раз, перевозчик уже не может перевезти масло в Европу, только в Индию. Поэтому мы не рассматриваем грузопотоки нефтепродуктов. Возможно, только груз каустической соды, который хорошо сочетается с маслом.

Также сдерживает рост отсутствие лабораторий в Днепре. Приходится брать масло с заводов, которые гарантируют соответствие качества. Наличие лаборатории позволит привлечь мелких игроков. Ну, и конечно, отсутствие накопления масла в порту сдерживает развитие перевалки.

В моем понимании, если тренд будет развиваться, то кто-то из крупных игроков в Николаеве по



маслу может инвестироваться в терминал на Днепре, а мы сконцентрируемся на работе только как перевозчик. Главное отличие перевозок масла от зерновых — баржа с маслом может грузиться до 7-10 дней, и потом еще несколько недель ожидать подходящего танкера. Такое время накопления вызывает к жизни более сложные процедуры по зачистке», — сообщил Константин Ромашко.

Последним взял слово **Роман Кучеренко, директор Мариупольского филиала «Метинвест Шиппинг»:**

«С 2017 - 2018 год мы входим в топ-45 металлургических компаний мира и топ-10 горнодобывающих компаний мира. Наша грузовая база — около 70 млн тонн. Это то, что «Метинвест Шиппинг» перевозит для группы компаний «Метинвест».

После начала войны на Донбассе мы решаем множество различных проблем по снабжению сырьем наших комбинатов и по вывозу продукции. Когда появился запрет на импорт российского угля, эти проблемы усугубились.

Припортовые станции с прошлого года находятся в состоянии коллапса. И «Метинвест» был заинтересован в поиске альтернативных способов перевозки нашей продукции».

ПРОБЛЕМЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ

Третья дискуссионная панель Речного Форума касалась инвестирования речной инфраструктуры. Открыла дискуссию **Мальвина Пидлужная — глава Набсовета Киевского речного порта.** Она заявила, что Киевский речпорт — те ворота, через которые «беларусы заходят в Украину». «И первое, что они там видят, — зона таможенного и пограничного контроля», — говорит Пидлужная.

Комментируя ситуацию с задержкой старта навигации, эксперт сообщила, что суда могли ходить из Беларуси весь апрель и половину мая, а также сентябрь и часть октября.

«В остальное время судового хода не было из-за уровня воды и отсутствия глубин», — добавила Мальвина Пидлужная.

Позже Василий Зубков (Беларусское морское пароходство) отдельно рассказал об отношениях Украины и Беларуси: «Судно «Надежда» с июля

прошлого года отработало в каботаже, но – с разрешения МИУ, хоть и с беларусским флагом. Это обусловлено соглашением 1998 года, что позволяет при получении разрешения пользоваться теми же правами в водных путях, что и украинский флаг. Мы учились осуществлять не разовые перевозки, а системно работать. Для этого необходимо учиться у Украины, потому что вы уже убежали далеко вперед»

В рамках панели выступил **Николай Капацина (Рейдовый терминал «Конкорд»):**

«Хочу вернуться к вопросу о роли государства в создании инфраструктуры для перевалки того грузопотока, который образуется по реке. Нужно подчеркнуть, что флот старый. Дунайский флот не подходит для тяжелых условий Днепра, плюс все вынуждены выходить на банку Трутаева. Он небольшой, нужно от 5 до 15 единиц флота собрать с грузом, чтобы догрузить «панамакс».

Еще в 2007 году были сделаны изыскания о проектировании рейдового терминала в условиях лимана. Сегодня вся эта работа проходит в открытом море за Днепро-Бугским лиманом, где количество погожих дней в году не позволяет работать эффективно. Догрузка судов размера

«панамакс» занимает от 7 дней. Понимая это более 10 лет назад, администрация сделала хорошую работу по разработке терминала перевалки на рейде. Необходимо углубить дно до 15 метров и создать акватории для массовой работы.

Это создаст место для всех нас – для перевозчиков и перевальщиков. Это не частный проект; только государство может создавать акватории и принимать правила. Давайте подключать министерство и направлять наши ресурсы, чтобы мы не столкнулись с дефицитом места для перевалки зерновых на рейде.

Все портовые сборы должны направлять на поддержание акваторий, а не в бюджет. И необходимо создавать акваторию под нас. Касательно стоимости проекта, по состоянию на 2007 год сумма была около \$60-70 млн. Сейчас объемы примерно те же, и государство может позволить себе эту инвестицию»

Далее высказал свою позицию **Евгений Деркач (Терминал Акварель):**

«Мы являемся оператором контейнерных перевозок по реке уже 20 лет, порт под эту задачу был открыт 10 лет назад.



Мы – первая контейнерная линия в Украине. И сегодня мы не видим перспектив для рентабельного грузопотока по реке в контейнерах локально. «Укрречфлот» подхватил этот поток уже вместе с ТИС и большими линиями. А потом запустили контейнерные поезда, как ответ на зимнюю навигацию, но наземный транспорт убил эту ветвь.

Не наблюдает сейчас больших инвестиций в инфраструктуру зерновых перевозок, потому что её окупаемость – вопрос крайне сложный

Каботаж в контейнерах пытается конкурировать с ж/д перевозками и традиционно проигрывает. Контейнеры – это всегда дорогая инфраструктура, дорогое перегрузочное оборудование и дорогие причалы.

Мы вынужденно перешли на зерновые, хоть и оборудовали территорию так, чтобы принимать широкий спектр грузов. С 2015 года мы закончили с контейнерами. В навигацию 2019 года попробовали зерно, не всё получилось сразу. Но ошибки удалось исправить, и за 26 дней в октябре мы сделали 15 судовых партий по 3000 тонн. Один причал, один кран – мы вынуждены были работать эффективно. Сейчас для реки мы даем достаточно заметную норму погрузки-выгрузки.

Город Днепр – крайняя точка наиболее глубокой реки. Мы весь год ожидали, что зайдет каботажное зерно. Было много переговоров и желающих, но мы отгрузили всего лишь одну баржу.

Если в прошлом году мы еще конкурировали с железной дорогой по доставке к причалу Николаева из Днепра в каботаже, то сейчас ж/д цены упали. Мы могли бы конкурировать, если бы доставляли сразу на рейд, но по причалу мы уже не конкурентные».

Евгений Деркач также сообщил, что не наблюдает сейчас больших инвестиций в инфраструктуру зерновых перевозок, потому что её окупаемость – вопрос крайне сложный.

ФЛОТ И ПЕРЕВОЗЧИКИ

Последняя дискуссионная панель предполагала обсуждение проблем траншипмента, иностранного флага и перспектив доставки грузов речными судами в морские порты.

Нужен закон о судостроении. Нужно делать целую программу, которая позволит строить современные суда больше и быстрее.

Евгений Игнатенко, коммерческий директор «Грейн-Траншшипмент», сообщил, что участники отрасли, которые приходят на Днепр, ожидают в этом году дополнительно 25 единиц флота.

«И всё равно происходит то, о чем говорили на предыдущей сессии: будут очереди на шлюзах. У нас отсутствует профильный заместитель министра, который четко должен понимать структуру и работу в портах. В этом году мы могли бы работать, но простаиваем. Груз есть, флот

РІЧКОВИЙ ФОРУМ 2020

Відроджує судноплавство річками Укр



готов, а приходится отпускать экипажи в отпуск. Экипажи находят альтернативу – уезжают за рубеж. Очень сложно найти моряков и речников, которые будут безаварийно работать.

Если мы посмотрим данные, которые озвучивали ранее, – 12 млн тонн было перевезено по реке, из них почти 5 млн тонн зерновых. Прирост – 15%. Кому не хватило флота для перевозки? Всем хватило.

Операторов около 10, каждый чувствует, сколько ему не хватает грузовой базы и сколько флота ему нужно, чтобы выполнить контракты. Банки сейчас почти не смотрят в сторону финансирования флота. Они готовы финансировать вагоны, ж/д, авто, всё, кроме флота. «Восток» и ПУМБ начинают понимать этот сегмент рынка. Остальные далеко позади».

Слово взял также **Юрий Скичко, директор Светловодского речного терминала («Агровиста», ранее группа компаний «УкрАгроКом» и «Гермес-Трейддинг»):**

«Всем нужен закон о ВВП, нужен закон о судостроении. Нужно делать целую программу, которая позволит строить современные

суда больше и быстрее. Наша компания, холдинг «Агровиста», начала реализовывать проект совместно с «Дунайсудоремонт» и «Дунайсудосервис». Сегодня это проект строительства новой баржи, которая может перевозить по Днепру 6 тыс. тонн».

Виталий Куприенко («Дунайсудоремонт») отметил: «Нашему проекту Д6000 уже более двух лет, и мы искали возможности, финансирование. В конце марта произойдет закладка киля. Судно 127 метров длиной и 16 метров шириной, осадка 3,8 метров, будет брать 6000 тонн. Этот проект эксклюзивный, ранее такие баржи никто не строил. И данный проект является украинским в полном смысле этого слова»

Дмитрий Малецкий («Аскет Шиппинг») рассказал, что предприятие реконструирует две баржи на заводе «Океан», оба по 4 тыс. тонн.

Также тему прокомментировал **Сергей Бурковец (Южная судоремонтная компания):** «Из восьми самых крупных судоремонтных предприятий, четыре находятся в Николаеве. Завод «Океан» успешно занимается постройкой барж для голландского заказчика. Последние события, связанные с «Океаном», настораживают и

привлекают внимание. Несколько лет назад тема грузоперевозок по реке не была актуальна. Но «Нибулон», когда возникла необходимость во флоте, купил завод и построил там производство».

Последним экспертом четвертой дискуссионной панели стал **Александр Вовчук, основатель «Арго Шиппинг».** Он заявил, что «Арго Шиппинг» является третьей компанией на Днепре и второй после «Укрречфлота» по экспортным отправкам. По его словам, компания продолжила работу после распада «Укрречфлота», с 2008 года, когда появилась необходимость перевозок грузов с Днепра на Дунай, а также в Черное море и Европу.

«Мы – одна из украинских компаний, которая получила в оперирование два 15-летних судна на 3700 тонн. К сожалению, это самые свежие суда на украинской реке», – отметил Александр Вовчук.

ЛИДЕРЫ НА РЕКЕ

После закрытия четвертой панели организаторы «Речного Форума» Игорь Гошовский и Андрей Муравский отметили терминалы, достигшие значительных успехов в 2019 году.

Награды вручались компаниям, на чьих речных терминалах перевалка показала лучшую динамику роста за 2019 год. Первое место заняла компания «Агровиста», Светловодский речной терминал. Они перевалили 240 тыс. тонн, увеличив показатель на 158%. Второе место занял терминал «Акварель», с показателем в плюс 109 тыс. тонн и 118% роста. Тройку лидеров закрыла компания «Грейн-Трансшипмент» – 112%, прирост в тоннах – 65 тысяч.

Отдельно организаторы выделили результаты работы «Аскет Шиппинг». Компания инвестировала в развитие терминала в городе Днепр и приобрела две баржи, что позволило «Аскет Шиппинг» получить награду «Прорыв года».

Отметим, что Речной Форум проводится второй год подряд. По словам организаторов, форум обязательно состоится и в следующем году. На Форуме в этом году присутствовали 200 участников, около 20 спикеров и работали четыре дискуссионные панели.

РУСЛАН СОРОКА



МАСЛО — РЕКОЙ: РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ДНЕПРУ

Сегодня Украина является крупнейшим производителем подсолнечного масла на мировом рынке. В 2019 г. её доля в мировом экспорте этого продукта составила 52,6%. В целом же, на экспорт отправляется более 95% из всего объема масла, производимого в Украине. В 2018-2019 маркетинговом году объем мировой торговли маслом составил 11,6 млн тонн, что на 14% выше показателя предыдущего сезона.



**МИРОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО ПОДСОЛНЕЧНОГО
МАСЛА В 2019/20 ГОДУ ОБНОВИТ РЕКОРД
ПРЕДЫДУЩЕГО СЕЗОНА — 20,9 МЛН ТОНН**

Несмотря на сокращение площади подсолнечника на 3% в 2019 году, урожайность прогнозируется на уровне 25 ц/га, что позволит обновить рекорд валового сбора масличной культуры и собрать 15,4 млн. тонн (оценки ИА «АПК-Информ»). За 20 последних лет посевы подсолнечника выросли в 3 раза.

продажи масла и сопутствующих товаров, но, в первую очередь, – наличием экспортных пошлин на семена подсолнечника, что делает их экспорт малорентабельным. 90% имеющихся мощностей используются для изготовления подсолнечного масла.

ПРОИЗВОДСТВО ПОДСОЛНЕЧНИКА В МИРЕ, МЛН. ТОНН

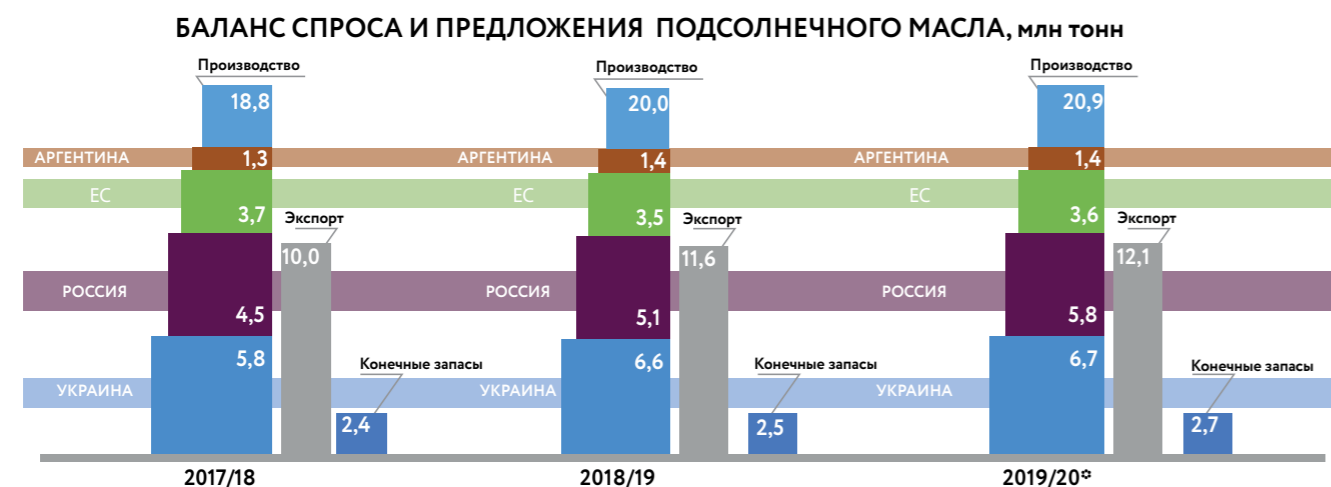
	Среднее за 2014-2018	2017	2018	2019
Украина	13,29	13,59	15,20	15,39
Россия	10,83	10,48	12,76	13,03
ЕС	9,25	10,40	9,96	9,95
Румыния	2,40	2,91	3,08	3,24
Болгария	1,91	2,06	1,93	1,93
Венгрия	1,78	2,02	1,83	1,76
Франция	1,35	1,60	1,25	1,33
другие	1,81	1,81	1,88	1,69
Аргентина	3,41	3,54	3,83	3,65
Турция	1,39	1,55	1,80	1,75
Молдова	0,67	0,80	0,78	0,90
Казахстан	0,71	0,90	0,85	0,79
Сербия	0,57	0,54	0,68	0,66

Источники: ИА «АПК-Информ», USDA, European Commission

С 2017 года урожай подсолнечника вырос с 13,59 млн тонн до 15,39 млн тонн в 2019 году, то есть, на 1,8 млн тонн, или 13%.

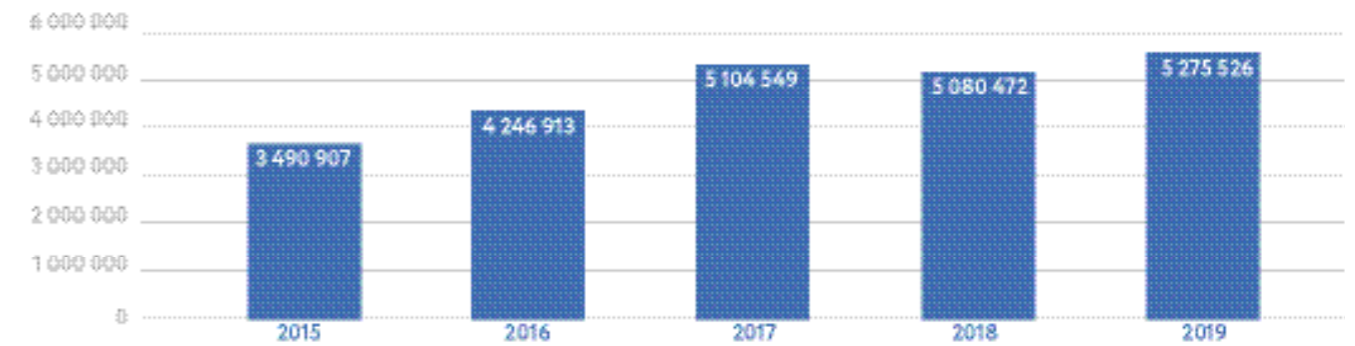
Вместе с увеличением сборов семян масличных, в Украине с каждым годом увеличиваются мощности масложировой промышленности. Это объясняется более высокой рентабельностью

С 1998 г. производство подсолнечного масла в Украине увеличилось в 15,3 раз, экспорт – в 28,4 раз. Разумеется, ежегодные показатели экспорта напрямую зависят от урожая масличных культур, однако, по прогнозам экспертов, тенденция к росту производства и экспорта подсолнечного масла в ближайшее время сохранится.



Источник: OilWorld

ЭКСПОРТ УКРАИНСКОГО ПОДСОЛНЕЧНОГО МАСЛА НАЛИВОМ (ЧЕРЕЗ ПОРТЫ), ТОНН



Мировое производство подсолнечного масла в 2019/20 МГ продолжит повышаться и обновит рекорд предыдущего сезона – 20,9 млн тонн.

По прогнозам, Украина и Россия, которые обеспечивают 59% мирового рынка подсолнечного масла, продолжают наращивать объемы его производства. В частности, в Украине данный показатель повысится до 6,65 млн тонн, против 6,53 млн тонн сезоном ранее. При этом, наибольший годовой прирост производства масла ожидается в России – на 13% (с 5,13 млн тонн в 2018/19 МГ до 5,79 млн тонн в текущем

сезоне). Ввиду этого, доля российского масла на мировом рынке увеличится до 18% против 16% в 2018/19 МГ. Помимо того, по оценкам Oil World, увеличение производства ожидается в ЕС – до 3,59 (3,5) млн тонн. В Аргентине выработка масла в целом сохранится на прежнем уровне и составит 1,42 (1,43) млн тонн.

Мировое производство подсолнечного масла в 2019/20 МГ продолжит повышаться и обновит рекорд предыдущего сезона – 20,9 млн тонн.

ЭКСПОРТ УКРАИНСКОГО ПОДСОЛНЕЧНОГО МАСЛА ПО НАПРАВЛЕНИЯМ, 2018-2019 ГОД

Страна	2108, тонн	Доля, %	2019, тонн	Доля, %	2019/2018, тонн	% роста, 2018/2019	2019/2018, изменение доли, %
Индия	2 479 801	48,81%	2 111 374	40,02%	-368 427	-7,25%	-8,79%
Китай	467 330	9,20%	770 956	14,61%	303 626	5,98%	5,42%
Нидерланды	349 502	6,88%	625 230	11,85%	275 728	5,43%	4,97%
Ирак	358 792	7,06%	430 370	8,16%	71 578	1,41%	1,10%
Испания	310 370	6,11%	408 734	7,75%	98 364	1,94%	1,64%
Италия	333 481	6,56%	353 914	6,71%	20 433	0,40%	0,14%
Иран	160 829	3,17%	0	0,00%	-160 829	-3,17%	-3,17%
Франция	82 798	1,63%	115 476	2,19%	32 678	0,64%	0,56%
Египет	99 468	1,96%	6 100	0,12%	-93 368	-1,84%	-1,84%
Великобритания	102 262	2,01%	88 384	1,68%	-13 878	-0,27%	-0,34%
ОАЭ	47 645	0,94%	53 787	1,02%	6 142	0,12%	0,08%
Малазия	23 800	0,47%	44 115	0,84%	20 315	0,40%	0,37%
Прочие	264 394	5,20%	267 086	5,06%	2 692	0,05%	-0,14%
Всего	5 080 472		5 275 526		195 054	3,84%	

*По данным Stark Research

ПЕРЕВАЛКА ПОДСОЛНЕЧНОГО МАСЛА ЧЕРЕЗ УКРАИНСКИЕ ПОРТЫ В 2019 ГОДУ, ТОНН

Порт	2019, тонн	Количество судозаходов	Доля, %
Николаев	2 371 513	142	44,95%
Черноморск	1 410 835	89	26,74%
Пивденный	1 275 610	71	24,18%
Мариуполь	147 870	24	2,80%
Измаил	66 698	13	1,26%
Херсон	3 000	1	0,06%
Всего	5 275 526	340	100,00%

*По данным Stark Research

Согласно оценкам аналитиков ИА «АПК-Информ», производство подсолнечного масла в Украине в 2019/20 МГ увеличится до 6,6 млн тонн против 6,5 млн тонн сезоном ранее, на фоне ожидаемой рекордной переработки подсолнечника в стране (15,2 млн тонн). Производство данного продукта в России может достичь очередного максимума и превысить 5,5 млн тонн (+11,8% в год) благодаря возросшему предложению подсолнечника в стране в текущем сезоне.

Напомним, что доля экспорта масла в совокупном украинском экспорте в денежном выражении составляет 11%.

Внутреннее украинское потребление остается практически неизменным, в то время, как растет украинское производство и мировое потребление. В результате, украинский экспорт наливом через порты вырос более чем в 1,5 раза с 2015 года. И это без учета контейнерных отправок.

Индия, является крупнейшим в мире импортером подсолнечного масла, при этом до 95% импортируется из Украины. Китай в то же время наращивает объемы, и видна тенденция к увеличению импорта. Китай более других стран вырос в структуре украинского экспорта, нарастив за год 303 тыс тонн или 5,42% доли. В то же время экспорт в Индию сократился

Доля экспорта масла в совокупном украинском экспорте в денежном выражении составляет 11%.

на почти такой же объем как вырос экспорт в Китай на 368 тыс тонн. В целом рост экспорта подсолнечного масла в 2019 по сравнению с 2018 составил 3,84% или 195 тыс тонн.

Основным портом через который происходил экспорт в 2019 году был Николаевский порт – 2,37 млн тонн масла. Лидером среди Николаевских терминалов – Эвери – 1,19 млн тонн в 2019 году. В целом через Николаевский порт было отправлено на экспорт почти 45% масла. При этом Николаевский регион в связи с ограничением по максимальной осадке и расположению относительно устья реки Днепр – создает возможности для развития речных перевозок не только зерна, но и масла.

МАСЛО И РЕКА

Наращивание объемов экспорта закономерно ставит перед производителями и трейдерами вопрос внедрения новых логистических схем транспортировки продукции. И, в свете множества нерешенных проблем с авто- и ж/д транспортом, особую экономическую привлекательность для украинских компаний-производителей приобретают речные перевозки подсолнечного масла.

Об опыте и планах перевозок подсолнечного масла по Днепру рассказал **Вадим Вербицкий, коммерческий директор управляющей компании United Barge:**

«На сегодняшний день United Barge – единственная в Украине компания, которая

занимается каботажными перевозками подсолнечного масла наливом. Наш флот грузится в портах «Укрречфлота», главным образом, в г. Днепр, основной объем масла при этом перевозится в порт Николаев, где перегружается по схеме борт-борт на морские суда, которые и выполняют конечную доставку масла на европейские и азиатские рынки.

Мы – новый игрок на украинском рынке каботажных перевозок. United Barge Company (UBC) была создана в 2019 году для технического и коммерческого менеджмента специализированного флота и предоставления комплексных логистических услуг по приему, накоплению и перевалке наливных грузов в речных портах. Но новая компания не означает отсутствие опыта – среди нас есть представители одной из самых крупных агентствующих компаний Украины с 20-летним опытом. Они специализируются на работе с наливными грузами, в частности, с танкерами, перевозящими подсолнечное масло. Есть также представители компании, которая осуществляет перевозки баржевым танкерным флотом на реке Дунай, где, в отличие от Днепра, это достаточно распространенный вид перевозок. Есть специалисты по техническому менеджменту

и управлению флотом с 25-летним стажем. Не секрет, что в связи с ростом рынка перевозок по Днепру, на реку приходят непрофильные инвесторы, которые приобретают флот. И вот, когда сложилась соответствующая конъюнктура, мы вошли в этот рынок – как оператор, и, в синергии с нашими партнерами, предоставляем комплексный нишевый продукт».

Урожайность подсолнечника прогнозируется на уровне 25 ц/га, это позволит обновить рекорд валового сбора масличной культуры и собрать 15,4 млн. тонн.

На данный момент времени в менеджменте компании находится 8 единиц флота, из которых 7 – это самоходные танкеры емкостью 3000 тонн каждый, и одна единица – это несамоходная наливная баржа емкостью 2700 т масла. Баржу, в основном, используют как накопитель в порту, но она также имеет возможность двигаться в составе конвоя с одним из самоходных танкеров, имеющим соответствующие упоры на баке и особую плоскую конструкцию носовой оконечности, которая выглядит, как у авианосца.

Весь этот флот под управлением United Barge может принять на борт и перевезти более





ДНЕПР: РЕЧНОЙ ПОРТ И «ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ МАСЛОЭКСТРАКЦИОННЫЙ ЗАВОД»

23 тыс. тонн масла одновременно, или же 50 тыс. тонн ежемесячно. Этого более, чем достаточно для покрытия среднесрочных потребностей украинских производителей, поскольку на такой объем перевозок Украина сможет выйти не ранее, чем через два года. В данном сезоне 2019-2020 (с 01.09.2019 по 31.08.2020), по прогнозу UBC, по реке Днепр суммарно будет перевезено не более 200 тыс. тонн подсолнечного масла.

Речные перевозки намного дешевле и эффективнее автомобильных или железнодорожных.

Транспортировка масла по Днепру сопряжена с определенными трудностями. В частности, с отсутствием в речных портах специализированной инфраструктуры - накопительных терминалов для пищевых грузов, необходимых для этого типа перевозок. **Подробнее об этом рассказал директор управляющей компании United Barge Константин Ромашко:**

«Для нас очень важно, чтобы загрузка была постоянной, и с терминалом это было бы намного проще: судно пришло, оперативно погрузилось, ушло. Поэтому UBC не только

перевозчик – мы также вынуждены работать и как терминал, и как экспедитор, выступая как логистический оператор цепочки – принимая груз с автомобилей и ж/д цистерн, перегружая его через специализированные насосные станции, которые мы установили напрямую в самоходный танкер, и дальше выполняя саму перевозку либо в баржу-накопитель. Если говорить про накопитель – то это по сути плавучий терминал, который призван ускорить оборачиваемость флота и не тратить время самоходных танкеров на накопление масла. Когда баржа-накопитель заполняется, мы ставим к нему борт-борт самоходный танкер, перекачиваем груз, и уже этот танкер идет вниз по реке к точке назначения.

Учитывая этот нюанс вместе с функционалом, свойственным терминалу, мы также принимаем на себя и свойственную ему (терминалу) ответственность по качеству и количеству принятого груза. Мы отвечаем за качество на всех этапах – от приемки и до выгрузки на морское судно. И, в отличие от наших коллег, судовладельцев и операторов флота, занятых на перевозках зерновых, мы берем на себя куда большую ответственность. Но рынок речных

перевозок пищевых масел находится в состоянии становления и поэтому условия на этом рынке диктует грузоотправитель под требования и стандарты которого мы подстраиваемся. Мы очень благодарны компании «Бунге», которая стала пилотным клиентом, и, несмотря на все сложности, возникшие на пути, по факту создала рынок торговли и перевозок масла рекой».

КОМУ ВЫГОДНА ПЕРЕВОЗКА МАСЛА В КАБОТАЖЕ

Использование речного транспорта для перевозок подсолнечного масла с экономической точки зрения способно заинтересовать всех отечественных производителей, заводы которых расположены в непосредственной близости к реке Днепр, уверены в United Barge.

Сегодня большинство крупных украинских производителей используют для перевозок масла железнодорожный транспорт. Однако для украинской железной дороги характерен постоянный дефицит как ж/д цистерн в пиковые периоды, так и маневровой тяги, из-за чего увеличивается время простоя вагонов на промежуточных станциях и снижается их оборачиваемость. Кроме того, подъездные ж/д пути есть только у крупных производителей,

а тарифы «Укрзалізниця» на короткие плечи доставки довольно высоки. В сравнении с железной дорогой, по которой груз подсолнечного масла может путешествовать неделю и более, транспортировка по реке в ту же точку займет 3 дня. В таких условиях переориентация части грузопотока с железной дороги на реку выгодна производителям растительного масла с точки зрения диверсификации рисков по доставке груза, а также расширения возможностей для продажи масла ввиду догрузок на рейде.

Транспортировка масла по Днепру сопряжена с определенными трудностями. В частности, с отсутствием в речных портах достаточной инфраструктуры, необходимой для этого типа перевозок.

Речные перевозки масла, при сравнительно одинаковой стоимости, эффективнее автомобильных или железнодорожных: выгода клиентов в экономии на перевалке через специализированный морской терминал, поскольку для перегрузки на морское судно не требуется никаких дополнительных приспособлений, используются насосы и грузовая система самих речных танкеров.



ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО ТЕРМИНАЛОМ «ЭВЕРИ»

Автомобильные перевозки растительного масла экономически целесообразны для средних и мелких производителей. Но их привлекательность неизбежно снижается из-за состояния украинских дорог в основных регионах подсолнечного пояса. Стоимость транспортировки масла речным транспортом сегодня сопоставима с автомобильным на плече доставки Днепр-Николаев. Но на руку речным перевозчикам играет тот факт, что один рейс баржи грузоподъемностью 3 000 тонн заменяет 75 автомобильных рейсов, позволяя не только значительно разгрузить дороги и проезды на маслоэкстракционных заводах, но и консолидировать существенный объем масла для точечной доставки, как на судно, запланированное под погрузку на терминалах Николаева, так и на суда на терминалах портов Пивденный и Черноморск.

ЗАГРУЗКА СУДОВ НА РЕЙДЕ

Небольшая максимально разрешенная осадка у причалов Николаевского, Днепро-Бугского порта и «Ника-Теры» – 10,3 м, где расположены крупные терминалы по перевалке подсолнечного масла, не позволяет провести полную загрузку крупнотоннажных танкеров типа MR (medium range) DWT 35000-55000 т непосредственно в портах. Из-за этого, танкера вынуждены совершать дополнительные судозаходы в глубоководные акватории Южного или Черноморского портов для дозагрузки и, соответственно, нести дополнительные расходы.

В United Barge силами нового флота планируют решить эту проблему уже апреле-мае этого года. Этот момент станет решающим для развития речных перевозок масла. Ведь тенденция последних лет – это увеличение тоннажа морских танкеров с целью удешевления фрахта (за сезон на судах класса MR перевозится 55% украинского масла) и возможность таким судам осуществлять максимальную загрузку без дополнительного судозахода. Это тот самый win-win: и для UBC как для перевозчика – ведь это приведет к росту перевозок; и для клиентов UBC, которые оптимизируют свою логистику и закупку; и для самих терминалов Николаевского региона, которым это даст возможность предлагать клиентам услугу полной погрузки крупнотоннажных танкеров.

Три новых танкера под управлением UBC сейчас находятся на финальной стадии переоборудования под требования Украинского регистра, их запуск запланирован на март, апрель и май. Все они получают класс «река-море», который позволит осуществлять рейсы на 20-мильном удалении от берега. Это даст возможность нашему флоту выходить на банку Трутаева (внешний рейд Николаевского порта) и догружать крупнотоннажные танкеры на рейде методом борт-борт или STS (ship-to-ship), а также осуществлять перевозки из одной речной системы в другую: Днепр-Дунай, в которых компания также видит определенный потенциал.

«Большинство клиентов на рынке мультимодальных перевозок масла – это крупные трейдинговые компании, которые скупают продукцию напрямую у мелких производителей. Чтобы облегчить этот процесс и увеличить объемы перевозок, в этом году вместе с нашими партнерами мы планируем открыть в Днепре полноценную лабораторию, которая непосредственно на месте будет делать входящий контроль и полный анализ качественных характеристик масла, которое прибывает автомашинами и ж/д цистернами. Именно качество груза больше всего беспокоит трейдеров и является сдерживающим фактором роста речных перевозок. Многие компании готовы начинать (или расширять) сотрудничество только при условии наличия лаборатории. Её наличие также привлечет и небольших производителей. Партии масла от частных производителей проходят проверку на месте, и, если по результатам анализа качественные характеристики груза устраивают трейдера, – он его забирает», – говорит директор UBC Константин Ромашко.

В ближайшие 2-3 года тенденция к увеличению экспорта растительного масла сохранится, затем рынок выйдет на стабильные объемы.

Строительство терминала для наливных грузов на реке также могло бы значительно облегчить работу, обеспечить непрерывность и стабильность загрузки. В перспективе компания рассматривает реализацию такой возможности.

При необходимости у UBC есть возможность увеличивать тоннаж, релоцировать на Днепр новый флот, чтобы закрыть потребности украинского рынка в речных перевозках подсолнечного масла.

ПОД УКРАИНСКИМ ФЛАГОМ ХОДИТЬ СЛОЖНО...

Речные перевозки масла на судах под украинским флагом вносят весомый вклад в развитие украинского судоходства. Но, к сожалению, ходить под национальным флагом судовладельцам крайне невыгодно.

«Украинский регистр – это куча бумаг, бюрократической волокиты и замечаний для

судна. – поясняют в United Barge. – Если мы возьмем, например, международную реку Дунай, то увидим, что здесь единственным необходимым документом является судовое удостоверение – одна небольшая книжечка. С таким удостоверением судно беспрепятственно заходит во все порты, никто ничего дополнительно не проверяет и не требует. Если брать Днепр, то тут украинскому судну нужна кипа документов, среди которых и свидетельство о праве собственности, и свидетельство о праве флага, и регистровые, и доковые, и пожарные, и проверка морской администрации на право плавания на внутренних водных путях, и свидетельство о минимальном составе экипажа т.д., и т.п. И, при заходе в порт, сразу возникает миллион вопросов у портнадзора, у регистра и у всех остальных. В общем, с украинским флагом очень тяжело работать».

Дамокловым мечом над всей отраслью речных перевозок в Украине также нависает проект Закона «О внутреннем водном транспорте», который уже несколько лет пытается принять Верховная Рада. Крупнейшие речные перевозчики, в целом поддерживая идею принятия Закона, настроены категорически против отдельных его положений, в частности – о допуске к каботажным перевозкам иностранных судов.

«Если к каботажу на украинских реках допустят иностранные суда, это убьет рынок судовладельцев под украинским флагом. Ни один украинский перевозчик, даже такой крупный, как «Нибулон», не сможет конкурировать по рентабельности с компаниями с «иностранными корнями», которые зайдут на Днепр. То, что это будут именно украинские компании, которые сменяют страну регистрации и флаги судов – не вызывает никаких сомнений. Несмотря на рост грузовой базы на Днепре, она все еще остается достаточно небольшой, по сравнению с Дунаем. Уровень ставок на Днепре оставляет желать лучшего, он имеет тенденцию к постоянному снижению ввиду роста конкуренции среди украинских перевозчиков. Поэтому ожидать массового прихода на наши реки новых иностранных судов не приходится. Если же законопроект будет принят, то гибкий украинский бизнес однозначно поспешит



воспользоваться преимуществами, которые дают удобный флаг, удобный регистр и удобная страна регистрации компании судовладельца. Они получают возможность вполне легально заправляться топливом в нейтральных водах, по цене в 2 раза дешевле, смогут игнорировать налоги на заработную плату экипажей и платить либо небольшой фиксированный налог на прибыль, либо вообще не платить таковой. За примерами далеко ходить не надо: весь международный шиппинг построен именно по такой системе. Поэтому компания United Barge однозначно выступает за исключение возможности допуска иностранного флага в Законе «О внутреннем водном транспорте», на каботажные перевозки внутри Украины», - считает руководство UBC.

Особую экономическую привлекательность для украинских компаний - производителей приобретают речные перевозки подсолнечного масла.

Помимо перечисленных негативных факторов, не стоит сбрасывать со счетов и экологический аспект от возможного прихода иностранных судов на каботажный рынок Украины, ввиду различий требований регистра на речных судах иностранных государств. Так, к примеру, у них установка сточно-фекальных танков не является обязательной. А, если принять во внимание особенности течения реки Днепр, который по факту является рекой озерного типа, в отличие от реки Дунай с достаточно быстрым течением, то можно представить, во что превратятся отдельные участки Днепра, особенно в зонах скопления речного флота (в точках погрузки/выгрузки, на якорных стоянках, предназначенных для ожидания прохождения шлюзов, и т.п.).

Еще одной проблемой является отсутствие обратных грузов, которые могли бы улучшить экономику наших рейсов и снизить уровень ставок для трейдеров. Таким обратным грузом могли бы стать жидкие удобрения, такие, как карбамидо-амиачная смесь, которая активно импортировалась морем до июля 2019 года. Но сейчас этот импорт прекратился, потребности украинских аграриев в КАС закрываются внутренним производством. Зачистка же речных танкеров из-под нефтепродуктов

проблематична сама по себе, поскольку речные танкеры, в отличие от морских, не оборудованы автоматической системой замычки танков. Район плавания речного флота подразумевает, что замылочные воды должны сдаваться на береговые сооружения, которые отсутствуют как класс. Дополнительным лимитирующим фактором является то, что масло, погруженное в танки из-под нефтепродуктов, может быть отправлено впоследствии только на ограниченное количество стран назначения, то есть, снижается вариативность возможных продаж.

Несмотря на некоторые операционные сложности, на развитие речных перевозок подсолнечного масла наливом можно смотреть с оптимизмом, уверены в United Barge Company. Украина является одним из крупнейших экспортеров подсолнечного масла, и перспективы роста у рынка есть.

Эксперты полагают, что в ближайшие 2-3 года тенденция к увеличению экспорта растительного масла сохранится, затем рынок выйдет на стабильные объемы. За это время доля речных перевозок достигнет около 10% экспорта или 550 тыс. тонн в год в абсолютном выражении, в том числе, благодаря всем новым возможностям, которые UBC предоставит трейдерам.

В этом году United Barge планирует осваивать новые направления: загрузку судов на банке Трутаева, каботажные перевозки между терминалами. Суда компании уже совершили один такой рейс между терминалами Николаевского региона для передислокации масла. Уже реализована возможность приема ж/д цистерн в порту Днепр, оборудованы насосные станции. Ведется системная работа для того, чтобы закрыть потребности украинского рынка в речных перевозках, и чтобы привести речную перегрузку и перевозку масел к уже установленным высоким стандартам качества, заданным морскими масляными терминалами.

АНДРЕЙ СОКОЛОВ

ОЛЬГА ЧЕКАНОВСКАЯ



STARCK

SHIPPING

© Публикация на правах рекламы

MORE THAN JUST A PORT AGENT...

ЦИВИЛИЗАЦИЯ И АНТИКОРРУПЦИЯ «MACN»



В Украине борьба с коррупцией стала в 2014 году некой идеей-фикс, которая на волне общественного движения всех мастей стала напоминать массовое помешательство. Многочисленные публикации, обращения, разоблачения.

К сожалению, по моим наблюдениям, под борьбой с коррупцией в СМИ проходит как действительно разумная борьба, так и как откровенная клевета. И ни читатель, ни бизнес, ни государство уже не в состоянии отделить одно от другого. Напоминает ситуацию «все против всех». Ведь работа таких организаций чаще направлена на дискредитацию отдельных персонажей, чем на системное устранение корня проблемы.

По сути, устранение неправомерной выгоды (то есть, выгоды, на которую у субъекта наделенного полномочиями, – нет прав), заключается в том, чтобы эту выгоду не давать, и при этом настаивать на честном и непредвзятом выполнении сторонами своей работы.

Мы изучили опыт работы такой организации как MACN, известной в кругу сети компаний, которые координируют свои действия именно в шиппинге

MACN

Maritime Anti-Corruption Network (MACN) – это движение, объединяющее судовладельцев, грузовладельцев и поставщиков услуг в борьбе за искоренение коррупции в морской индустрии и развитие внутренней торговли.

Более 100 компаний-членов MACN в настоящее время представляют 30% общемирового тоннажа и почти 80% рынка контейнерных перевозок.

В их собственности находится более, чем 8 000 судов общим дедвейтом более 440 млн тонн.

MACN и его члены работают над устранением всех форм морской коррупции, используя все доступные методы: повышение осведомленности о стоящих перед ними проблемах; внедрение антикоррупционных принципов MACN, совместная разработка и обмена передовым опытом; сотрудничество с правительствами, неправительственными организациями и гражданским обществом для выявления и устранения коренных причин коррупции; создание культуры единства в морском сообществе.

Более 100 компаний-членов MACN в настоящее время представляют 30% общемирового тоннажа и почти 80% рынка контейнерных перевозок.

Основные программные принципы MACN в борьбе с коррупцией включают:

- разработку плана устранения бизнес-рисков и оценки коррупционных рисков,
- проведение соответствующих инструктажей для капитанов судов,
- контроль за случаями взяточничества, сообщение о подобных инцидентах
- должную осмотрительность в отношении деловых партнеров и третьих сторон.

Опыт MACN позволяет сформулировать несколько ключевых факторов, при которых возможны системные изменения в сложившейся ситуации с коррупцией в морской сфере и



**УКРАИНА ВХОДИТ В ТРОЙКУ САМЫХ
КОРРУПТИРОВАННЫХ СТРАН
В СЕГМЕНТЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**



вовлечение в антикоррупционную деятельность новых участников

Заинтересованные стороны должны иметь значительную выгоду и значительные потери, и видеть возможность явного улучшения за ограниченный промежуток времени. Это основа мотивации для компаний - стать участником системных совместных действий и акций против коррупции.

Участие в MACN подразумевает целую программу противодействия инцидентам вымогательства, угроз и шантажа в морской отрасли

Локальные задачи на конкретных рынках вместо решения проблемы коррупции на глобальном уровне. Сеть работает эффективно, потому что использует глобальный охват и финансовое влияние компаний-членов для очень детального, локального участия в определенных регионах.

Экономическое обоснование: судовладельцы охотнее проявляют и поддерживают антикоррупционные инициативы тогда, когда коррупция создает значительный регуляторный, операционный и репутационный риски, а ее устранение снизит затраты и это прогресс может быть измерен и задокументирован.

Крайне важно, чтобы судовладельцы полностью и безоговорочно поддерживали капитанов

Важна политическая воля: MACN сосредоточилась на странах, где члены могут фиксировать проблемы и делиться ими, а правительство готово и хочет слушать.

Сбор и обмен информацией об инцидентах - важная отправная точка для успешных изменений.

Локальная причастность - ключевой фактор: многонациональные компании и организации должны работать в сотрудничестве с местными сообще-

ствами и правительствами. Вся система должна быть вовлечена в процесс изменений.

Сосредоточенность на практичных и быстрых победах: достижение краткосрочных целей помогает завоевать доверие и дает уверенность в решении более сложных задач и импульс к дальнейшим действиям.

Члены MACN сталкиваются с самыми разными проявлениями взяточничества и вымогательства выплат за упрощение формальностей. И они разработали механизм, который позволяет капитану судна передать в организацию отчет, содержащий информацию о коррупционном инциденте. С 2011 года в базе данных MACN накопилось более 28 000 заявлений о фактах коррупции в портах всего мира. Среди них встречаются вопиющие случаи угроз безопасности экипажа, обещания задержать судно, конфисковать паспорта, и даже угрозы оружием.

Эксперты отмечают, что самой большой проблемой является коррумпированность портов. В некоторых из них требование вознаграждений для упрощения формальностей - обычное явление. Портовое взяточничество процветает в Суэцком канале, в слаборазвитых и нестабильных странах Западной Африки и Черноморского региона.

Основа всей антикоррупционной политики MACN - стратегия коллективных, комплексных действий. Участие в MACN подразумевает целую программу противодействия инцидентам вымогательства, угроз и шантажа в морской отрасли. MACN воздействует на ситуацию со стороны бизнеса, сотрудничая с судовладельцами и морской индустрией и расширяя их возможности говорить «нет» коррупционерам в портах по всему миру.

На базе собранной информации о случаях коррупции, эксперты разрабатывают руководства по конкретным странам и «горячим точкам», инструкции для капитанов и агентов на разных языках. MACN информирует участников о механизмах противодействия коррупции, проводит тренинги и обучение персонала, внедряет различные платформы, программы соответствия, антикоррупционные программы, чтобы все компании могли поддерживать

единую миссию - развитие отрасли, где нет места коррупции.

Особый акцент делается на роли в процессе капитанов судов как тех, кто непосредственно сталкивается с коррупционным шантажом и угрозами. Именно на капитанов ложится обязанность говорить «нет» коррупции на местах. Крайне важно, чтобы судовладельцы полностью и безоговорочно поддерживали капитанов в их противостоянии вымогателям и сняли с их плеч бремя ответственности за негативные последствия для судна, чтоб офицеры могли придерживаться принципов MACN, даже если это угрожает длительным простоям в порту или другими неприятностями.

В ходе реализации антикоррупционной политики, судовладельцам необходимо проводить специальную подготовку капитанов, чтобы научить их грамотно отказывать вымогателям любого рода. На борту должны быть копии местных законодательных актов на случай спора с инспекцией или портовым агентом. Если компании и капитаны будут последовательно и непреклонно отказывать коррупционерам, рано или поздно взятки у них требовать перестанут. Показательный пример - американские судовладельцы, у которых активно действуют антикоррупционные программы. К их судам почти никогда не придираются с проверками и недочетами, поскольку знают - шантажировать американцев бессмысленно.

Еще один эффективный инструмент MACN - так называемые «совместные действия». Это важный инструмент поддержки частного бизнеса в со-противлении коррупции, подразумевающий объединение усилий частного сектора, гражданского общества и государства. В рамках совместных акций MACN компании-члены сети объединяются с другими заинтересованными сторонами, включая правительства, портовые власти и общественные организации, для анализа первопричин коррупции и коллективных действий по борьбе с этим явлением в портах и во всей морской транспортной цепочке.

В настоящее время проект «совместные действия» стран-членов MACN проводится в Суэцком канале, Аргентине, Египте, Индонезии, запускается в Индии и Китае.



СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ MACN В СУЭЦЕ, АРГЕНТИНЕ, НИГЕРИИ

Суэцкий канал

Суэцкий канал, через который проходит около 10% мировой морской торговли, долгое время был горячей точкой для коррупции. Капитаны и экипажи регулярно сталкивались с требованиями «выплат за содействие» за проход по каналу или за стандартные услуги. Капитаны сообщали о случаях шантажа и вымогательства,

акции взяли на вооружение политику нулевой терпимости к коррупции и приняли решение отвечать отказом на вымогательства любого рода. Их суда повесили на борт растяжки с надписью «Say NO» - красноречивый антикоррупционный знак для чиновников любого уровня.

В 2017 году MACN поделилась первыми результатами акции «Скажи нет» в Суэцком канале. Эффективность кампании оценивали путем опроса участников и сбора данных об инцидентах с коррупцией. Отзывы показали,

(Из примеров, которые были озвучены на ежегодной встрече MACN в Лондоне в 2019 году. Почти как магия в обычной жизни. Вот, к примеру, поднимается лоцман на борт, высказывает требование сигарет и денег, отказывается без них вести судно по каналу и буквально садится на пол на мостике. Капитан, в соответствии с инструкцией, пишет e-mail координатору в Египте (по процедуре необходимо немедленно информировать координатора о всех случаях коррупции). Через 40 минут лоцман встает с пола и ведет судно. Что произошло за эти 40 минут, доподлинно неизвестно, но это сработало. Еще был случай, когда поднялся лоцман, и после описания ситуации координатору, оказалось,

MACN в партнерстве с местной юридической фирмой изучили проблему, чтобы понять ее природу, и создали коалицию местной власти и всех заинтересованных сторон. Вместе участники разработали и согласовали ключевые принципы новой управленческой системы, призванные улучшить методы и прозрачность процедуры проведения проверок судов.

Новые правила в Аргентине ввели в 2017 г. сроком на один год. После окончания пробного периода, местные власти решили сделать новую систему постоянной. Поддержка MACN и данные о коррупционных инцидентах, предоставленные членами сети, стали главной движущей силой этих перемен.



о прямых угрозах безопасности судна и экипажа. Лоцманы, осуществляющие проводку по каналу, отказывались вести судно, обещали посадить его на мель в том случае, если не получат «презент». Чаще всего за услуги требовали сигареты, поэтому в прессе за Суэцким каналом прочно закрепилось название «канал Мальборо».

В Международный день борьбы с коррупцией в 2015 году MACN запустила коллективную акцию «Скажи НЕТ» для Суэцкого канала. Участники

что суда участники акции проходят через Суэц без каких-либо задержек или проблем. Случаи «сигаретного вымогательства» резко сократились, у некоторых компаний были устранены вовсе. Значительно уменьшилось также количество угроз экипажам и судам. Капитанам стало легче отказывать в незаконных требованиях, лоцманы в Суэце теперь менее агрессивны, а число судоходных компаний, присоединяющихся к акции, растет.

что лоцманские документы подделаны. Лоцман предъявил удостоверение на имя человека, который находился в этот момент на другом судне, что было подтверждено с берега. Кто был этот человек, и был ли он лоцманом на самом деле – история умалчивает).

Аргентина

Судоходные компании, работающие в Аргентине, столкнулись с проблемами при согласовании трюмов и цистерн, подаче таможенных деклараций и инспекциях судов. Судовладельцы отметили системную проблему: взыскание поборов за «грязные» трюмы, в том числе, открытое вымогательство.

В 2018 году количество заявлений о коррупционных инцидентах в Аргентине, поступающих в MACN, снизилось более чем на 90%. Такие хорошие результаты были обусловлены, в частности, мощной поддержкой нормативных изменений со стороны власти, а также обязательствами морской отрасли по искоренению коррупционных практик. Коллективные действия широко освещались в аргентинских СМИ и получили признание как на внутреннем, так и на международном уровне. В 2018 году MACN также продолжил обучение государственных чиновников, частных лиц и агентов.

Нигерия

Первую программу в Нигерии MACN запустила в партнерстве с ООН (в рамках Программы развития) в 2012 году. Проект был рассчитан на многосторонний подход с участием как частного, так и государственного сектора. Была проведена комплексная оценка коррупционных рисков по шести портам Нигерии для определения конкретных форм коррупции, ее фундаментальных причин, и разработки конкретных мер по их устранению.

С 2013 года MACN работает в тесном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами. Программа безопасности и честности в портах получила поддержку государства. При содействии властей Нигерии, в рамках MACN сформулировали и оформили все процедуры таможенного оформления судов, запустили Портал поддержки портовых служб и механизм рассмотрения жалоб. В 2018 году MACN продолжила работу по гармонизации таможенных правил, привлекая как международное морское сообщество, так и местные органы власти.

Важная часть антикоррупционной стратегии в Нигерии – профессиональная подготовка персонала по вопросам этики и добросовестности. По состоянию на 2018 год MACN обучила более 1000 государственных служащих в портах Lagos (Арапа), Lagos (Tin Can), Calabar, Onne и Port-Harcourt. На тренингах рассматривались вопросы профессиональной этики и предотвращения коррупции, с использованием нового инструментария и механизма рассмотрения

жалоб. Программу профессиональной подготовки MACN по вопросам добросовестности высоко оценил и государственный, и частный сектор. 90% участников сообщили, что обучение было полезным в их работе.

Украина, по данным MACN, входит в тройку самых коррумпированных стран в сегменте морских перевозок.

В текущем периоде MACN продолжает работу с правительством Нигерии и морской отраслью для повышения осведомленности и содействия принятию новых процедур и инструментов. Участники MACN успешно используют механизм рассмотрения жалоб для сообщения о случаях коррупции и успешного разрешения этих ситуаций. Но, несмотря на определенный прогресс, Нигерия по-прежнему остается серьезным вызовом для MACN и ставит перед организацией сложные задачи.

Успех Суэцкой «антисигаретной» кампании, акций в Аргентине, Нигерии и других совместных действий MACN, в целом, обеспечивают несколько важных факторов:

- отказ потакать коррупции – коллективная стратегия участников MACN, а не индивидуальная разовая инициатива. Участники акции координируют свою деятельность через MACN и выступают единым фронтом;
- последовательность реализации политики нулевой терпимости к коррупции. Участники

акции не поддаются на шантаж и угрозы ни в коем случае, и готовы к любым убыткам из-за коррупционного давления;

- акция проводится при поддержке правительства;
- судовладельцы дают капитанам «зеленый свет» отказывать коррупционерам, не боясь возможных последствий для судна;
- коррумпированные службы «на местах» получают открытый, недвусмысленный сигнал о принципиальной позиции судовладельцев в отношении коррупции и о том, что связываться с их судами для вымогательства и шантажа бесполезно.

Украинское правительство практически не сотрудничает со специализированными международными общественными организациями, которые защищают права судовладельцев

УКРАИНА И КОРРУПЦИЯ

Украина, по данным MACN, входит в тройку самых коррумпированных стран в сегменте морских перевозок.

Мартин Бендерсон, руководитель направления коллективных действий MACN, отмечает, что в Украине, Нигерии и Аргентине члены сети наиболее часто сталкиваются с вымогательством наличных денег. Если в портах Африки с судна могут потребовать сигареты, кофе, пиво,

газировку, иногда просто еду, то в европейских портах Украины такой мелочью не отделаться. В нашей стране речь идет о вымогательстве весьма крупных денежных сумм.

По многим причинам, украинские порты сегодня предоставляют обширное поле для коррупционной деятельности на всех уровнях. Внутренняя борьба с этим явлением сводится к созданию новых контролирующих органов, перераспределению/ограничению должностных функций отдельных служб, трансформации механизмов и правил проверок. При этом, в Украине до сих пор нет системы единого учета и отраслевой статистики по коррупционным инцидентам, равно как и каналов коммуникации с пострадавшими от коррупции судовладельцами. В вопросах борьбы с коррупцией в морской отрасли украинское правительство практически не сотрудничает со специализированными международными общественными организациями, которые защищают права судовладельцев.

Постоянное давление на судовладельцев угрозой простоя судна – первый серьезный фактор коррупции в украинских портах.

Некоторые подвижки в этом направлении совершила Европейская бизнес-ассоциация, однако ее возможности сильно ограничивает бюрократизм государственного механизма.

Говоря о коррупции в портах Украины, в первую очередь, обычно вспоминают экойнспекцию и



проверки Port State Control. В их силах задержать отход судна, нанеся колоссальные убытки судовладельцу, чем эти службы пользуются в полной мере. Проверки приходят на судно, фактически, с одной целью – припугнуть капитана и собрать поборы. На данный момент функции Черноморской экологической инспекции формально переданы в областные экологические инспекции, а сама инспекция ликвидирована, однако, как будет в будущем – непонятно. Эта служба успела сильно набить оскомину судовладельцам всех мастей, и вопросы экологического контроля всё равно остаются в поле зрения MACN.

Фактические потери от простоя судна из-за затянувшейся проверки, запрета на выход/вход в порт могут составлять 10-50 тыс. долларов в день в зависимости от его размера. Это и есть «стоимость» коррупции.

Контролирующие службы обычно используют все инструменты для создания таких условий, в которых капитан предпочтет сам дать взятку – затягивание проверок, обосновательные чрезмерные ревизии судна, придирки к мелочам. Постоянное давление на судовладельцев угрозой простоя судна – первый серьезный фактор коррупции в украинских портах.

С другой стороны, коррупцию провоцируют сами судовладельцы. На рынке морских перевозок в нашей стране присутствуют как мировые судоходные компании с безупречной репутацией, строгими стандартами и новым флотом, так и владельцы старых, если не сказать, древних судов. Если у первых все отлично с техническим состоянием флота и соблюдением международных требований по безопасности мореплавания, то у вторых всегда есть какие-то нарушения.

Появление на украинском бизнес-горизонте такой организации, как MACN, возможно, возмещает о скорых переменах в расстановке сил в украинских портах

По словам членов MACN, судовладельцу второго типа легче дать взятку Port state control, чтобы судно вообще никто не проверял. Он не

просто согласен на это, а сам ищет пути решения вопроса, поскольку иначе его судно просто не уйдет из порта. А устранение замечаний часто выходит гораздо дороже решения вопроса на месте. Кроме того, множественные нарушения, зафиксированные Port state control, отрицательно влияют на рейтинг компании, а с низким рейтингом суда компании могут не пустить в европейские порты.

Коррупционные явления в Украине некогда были эпизодическими и заканчивались на уровне инспекторов, которые «закрывали глаза» на отдельные нарушения на судне. Но, со временем, коррупционная практика приобрела системный характер и распространилась даже на тех судовладельцев, которые неукоснительно придерживались буквы закона. Некоторые судовладельцы этому сопротивлялись, некоторые согласились с практикой повсеместных поборов и вымогательства. И это как раз тот случай, когда честный платит дважды: когда вкладывает огромные средства в само судно и при этом всё равно вынужден давать взятку за то, чтобы нормально войти в украинский порт.

Как отмечают эксперты MACN, присутствие судовладельцев, которые охотно дают взятки, и чиновников, которые не менее охотно их берут, в сфере морского торгового судоходства создает своеобразный коррупционный рынок, на котором органично балансируется коррупционный спрос и коррупционное предложение. Для того, чтобы нарушить равновесие и склонить чашу весов в сторону честного ведения бизнеса и устранения поборов в отрасли, нужна целенаправленная, коллективная работа по обоим направлениям. И крайне важна здесь готовность судовладельцев вступить в борьбу с коррупционерами вне зависимости от краткосрочных последствий.

Вымогательство в порту всегда связано с временными задержками. Фактические потери от простоя судна из-за затянувшейся проверки, запрета на выход/вход в порт могут составлять 10-50 тыс. долларов в день в зависимости от его размера. Это и есть «стоимость» коррупции.

Судовладельцы несут потери в любом случае. И для многих из них экономические потери от коррупционных выплат предпочтительнее, чем убытки от простоев и ущерб репутации.

Судовладельцы, которые совершают 3-5 судозаходов в год, не строят стратегических планов развития в Украине. Порой они даже не знают, будут ли работать завтра. Для них борьба с коррупцией в портах не имеет экономического смысла в плане затрат финансов и времени. Соответственно, таких судовладельцев гораздо проще склонить к «полюбовному» решению вопросов во время захода судна.

Самые желанные гости в украинских портах – компании, которые смотрят на Украину как на перспективный рынок, настроены на долгое и добросовестное сотрудничество и могут обеспечить большое количество судозаходов в год. Но именно им коррупция в портах причиняет наиболее ощутимые и болезненные потери. Такие компании, помимо чисто финансового, несут риски другого плана: прежде всего это риск повторения обосновательных проверок и коррупционных инцидентов, риск того, что судовладельца обосновательно привлекут к ответственности (например, наложат штраф или арест на судно), и риск, что подобная практика в отношении судов конкретной компании превратится в постоянную. Есть нюансы, касающиеся фрахта. Есть юридические риски, и, наконец, риски репутационные – от риска прослыть недобросовестным партнером и до попадания страны флага в черный список Парижского меморандума из-за того, что Port state control неправомерно выписывает нарушения.

В долгосрочной перспективе комплексные риски компании от коррупции перевешивают чашу весов.

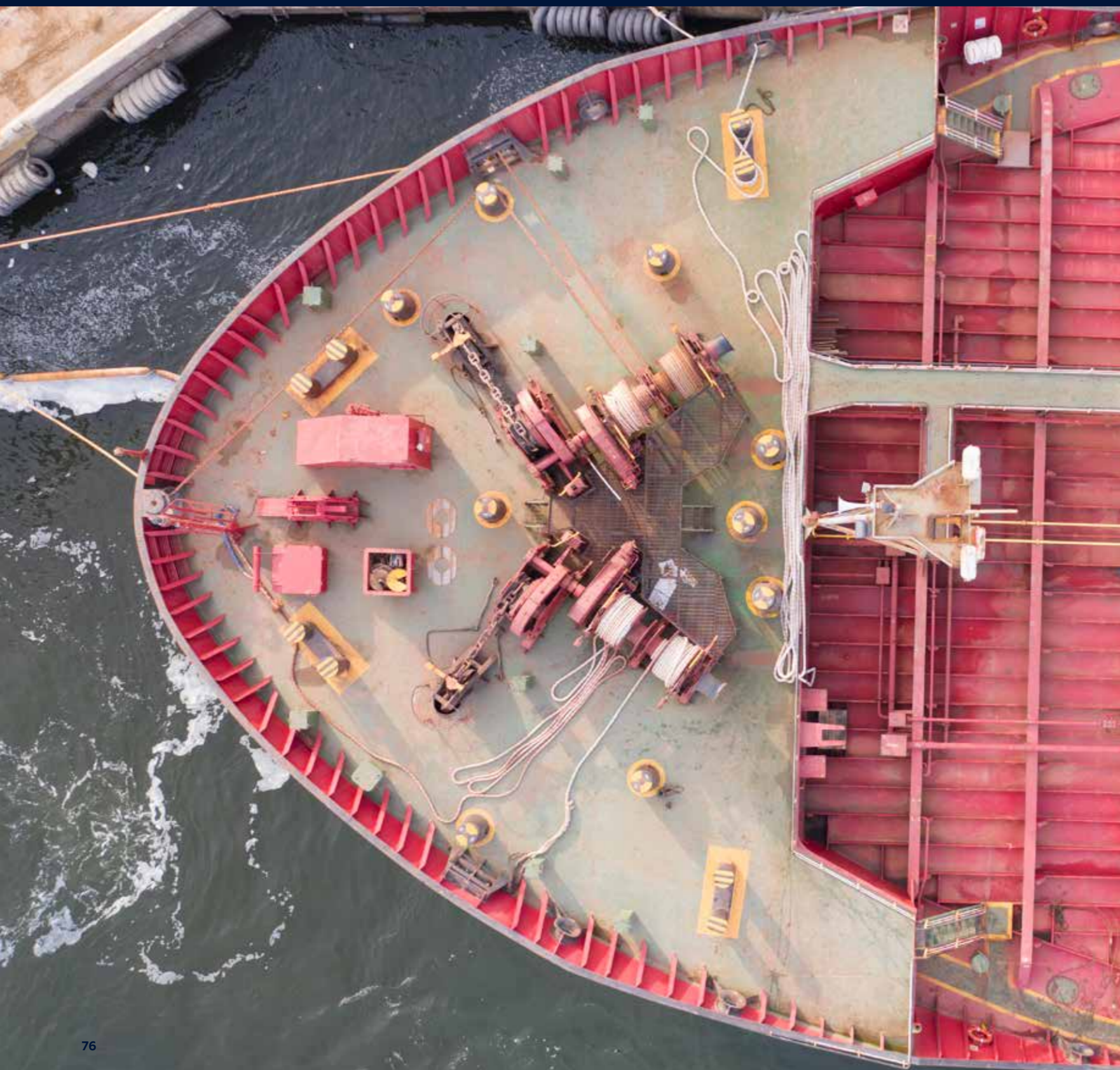
Судовладельцам, нацеленным на длительное сотрудничество с Украиной, целесообразнее на начальном этапе понести какие-то репутационные потери, потерпеть простои судна, устранение замечаний, придирки инспекции, но поставить крест на коррупционных домогательствах в обозримой перспективе. С такой точки зрения борьба с коррупцией становится экономически оправданной, превращается в своеобразный бизнес-проект. Именно крупные международные судоходные компании сегодня составляют основу, ядро активной группы, готовой к решительным мерам по борьбе с коррупцией. И появление на украинском бизнес-горизонте такой организации, как MACN, возможно, возмещает о скорых переменах в расстановке сил в украинских портах.

Борьба с коррупцией в украинских портах «изнутри», со стороны исключительной власти, себя, очевидно, исчерпала. При этом, у международных судоходных компаний, как и у нового украинского правительства, есть огромное желание перемен. Методы и механизмы MACN для Украины могли бы стать действенным инструментарием в борьбе с коррупцией в портах на принципиально другом – международном – уровне, в силу того, что только на таком уровне возможно эффективное сотрудничество всех заинтересованных сторон: правительства, судовладельцев, частного бизнеса и общественных организаций.

АНДРЕЙ СОКОЛОВ,
директор по развитию издания
«Судоходство»



ЛИКВИДАЦИЯ МОРСКИХ ЭКОИНСПЕКЦИЙ: ЧТО ДАЛЬШЕ?



В течение последних нескольких лет в Украине сформировалась традиция периодически ликвидировать экологические инспекции, а затем создавать новые. Следование по этому замкнутому кругу повлекло за собой появление в Едином реестре юридических лиц, физических лиц-предпринимателей и общественных объединений множества записей о различных управлениях экологических инспекций. На данный момент в Едином реестре содержится около 70 записей об управлениях экологических инспекций, которые существовали, но были ликвидированы; находятся в процессе ликвидации; пока работают без угрозы ликвидации. 34 записи содержат информацию об инспекциях, которые были успешно ликвидированы. Подобная сменяемость инспекций является результатом реформ, которые у нас проводились из года в год. Очевидно, что инициаторы реформ придерживались мнения, что лучше рушить старое и создавать новое с нуля. Последняя инициатива Правительства в сфере реформирования экологических инспекций является более мягкой, но ее эффективность ставится под вопрос.

29 января 2020 года Кабинет министров Украины во главе с уже бывшим премьер - министром А. Гончаруком принял Постановление о ликвидации территориального и межрегионального территориального органа Государственной экологической инспекции. Этим Постановлением предусмотрена ликвидация Государственной Азовской морской экологической инспекции и Государственной экологической инспекции Крымско-Черноморского округа.



фото: lh3.googleusercontent.com

В результате ликвидации, полномочия инспекций должны перейти к соответствующим территориальным органам Государственной экологической инспекции. Кроме того, Постановление предусматривало внесение изменений в Правила охраны внутренних морских вод и территориального моря от загрязнения и засорения и в Методику вычисления размеров убытков от загрязнения нефтью.

Изменения в нормативно-правовые акты направлены на то, чтобы заменить понятие «морские инспекции» на «территориальные и межрегиональные территориальные инспекции». Однако от понятия «морских инспекций» не так просто избавиться. Данная категория инспекций является специализированной, и ее статус определен отдельным Положением о морских экологических инспекциях, которое до сих пор действует, Постановление от 29.01.2020 его не отменяло. Таким образом, после ликвидации морских экологических инспекций, «принадлежащее» им Положение останется мертвым грузом нормативной базы Украины.

Кроме того, территориальные экологические инспекции, которым будут переданы полномочия морских экоинспекций, столкнутся со своеобразной дырой в законодательстве, которая не позволит инспекторам должным образом осуществлять надзор и контроль, иницировать проверку судна, отбирать пробы воды на анализ и назначать штрафы. Отсутствие должной регламентации порядка действий приведет или к невозможности выполнять возложенные полномочия, или же к восстановлению коррупционных схем, но уже при новых органах.

Тем не менее, необходимо отметить, что передача полномочий существующим органам, вместо создания новых, была определенной новацией. Подобное решение значительно сократит время и затраты административного ресурса в процессе выполнения Постановления.

Не стоит надеяться, что Постановление, которое издано в конце января, будет исполнено за месяц. На данный момент морские экологические инспекции до сих пор существуют, следовательно, документы, которые будут выданы данными органами – законны. Ликвидация органа как юридического лица является длительным процессом. К примеру, Государственная Азово-Черноморская экологическая инспекция, ликвидация которой была запланирована еще на 23.01.2019, до сих пор находится в состоянии ликвидации. А Государственная экологическая инспекция Северо-Западного региона Черного моря, которую должны были ликвидировать в порядке проведения более ранних реформ, также находится в состоянии ликвидации, хотя ликвидация была запланирована на 08.01.2019. На данный момент Постановление Кабинета Министров Украины от 29.01.2020 находится в процессе выполнения.

Ликвидатором Государственной Азовской морской экологической инспекции определена Красовская А.В. Ликвидатором Государственной экологической инспекции Крымско-Черноморского округа стал Ставнийчук А.П. Срок ликвидаций

установлен до 13.04.2020. Однако стоит готовиться к тому, что данные органы будут находиться в затажном процессе ликвидации на протяжении как минимум полугода.

Учитывая обширную практику нашей компании по защите прав иностранных судовладельцев и по представлению интересов Клубов взаимного страхования в спорах с экипировкой, мы с большей долей вероятности, можем даже не предполагать, а утвердительно заявить: участникам морской отрасли необходимо быть готовыми к появлению инспекторов территориальных экологических инспекций. Речь идет, в частности, об инспекциях в портах Одесской и Николаевской областей. Не исключено, что вернуться и старые коррупционные схемы, в связи с недостаточным профессионализмом сотрудников и отсутствием полноценной регламентации порядка выявления загрязнения, причиненного судном.

АНАСТАСИЯ СУКАЧЁВА,
партнер «Black Sea Law Company»

ИРИНА ДОЛЯ,
юрист «Black Sea Law Company»



2020 **MAY**
ODESSA / UKRAINE

29

**II INTERNATIONAL MARITIME
INSURANCE SEMINAR**

 **IMIS** is hosted by Black Sea Law Company

Phone: +38 (094) 948 05 50

E-mail: office@blacksealawcompany.com

УКРАИНСКИЕ ЛОГИСТЫ И ШОУ ДИСНЕЯ: СТАВКА НА СКОРОСТЬ И КАЧЕСТВО



Украинская логистическая компания «Abordage Logistics» за четыре дня доставила из Австрии (г. Линц) в Киев 16 тягачей оборудования и реквизита для всемирно известной постановки. На разгрузку всех машин в центре столицы ушло 6 часов. Это рекорд скорости разгрузки нестандартного груза в сложных городских условиях.

– За 7 лет на рынке грузоперевозок мы работали с самыми разными клиентами. Но перевозка шоу масштаба «Disney» – задача не из простых даже при наличии такого опыта. Первоочередную сложность представлял сам груз. Помимо стандартных упаковок и контейнеров нужно было погрузить и хрупкое оборудование, и различные сценические конструкции, и массивные самоходные декорации с несъемными электронными элементами, чувствительные к любой встряске. Их нельзя было разобрать, чтоб упаковать отдельно, поэтому пришлось переносить на руках – в самом прямом смысле этого слова. – поделился историей необычной погрузки совладелец компании Сергей Осипов.

Разгружали машины в центре Киева, на маленьком пятачке, где нет ни нормальной парковки, ни подъезда, ни возможности использовать спецпогрузчики. Условия, приближенные к полевым. Зная об этом, мы намеренно не привлекали лишнюю технику. В разгрузке участвовали 50 человек и один небольшой трактор, из оснащения – только спецремни и ручные тележки.

Ставку делали на планирование. Заранее составили планы погрузки буквально каждой вещи, с описанием, в какую машину ее грузить и как. Бригады на месте работали четко по графику, слаженно и быстро. Благодаря тщательному планированию и координации команды нам и удалось справиться с работой всего за 6 часов.

В «Disney» услугами украинских логистов остались очень довольны. В «Abordage Logistics» надеются, что это только начало долгого сотрудничества с американским гигантом.

ОЛЬГА ЧЕКАНОВСКАЯ



ПОРТ ГДЫНЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА УКРЕПЛЕНИЕ ОТНОШЕНИЙ С УКРАИНОЙ

Польско-украинские экономические отношения за последние три года характеризуются значительной динамикой развития. Товарооборот в 2018 году достиг уровня 8,3 млрд долларов США, включая польский экспорт в размере 5,3 млрд долларов США (рост товарооборота составил 10%) и импорт в Польшу в размере 3 млрд долларов США (рост товарооборота около 26%).

Следует подчеркнуть, что Польша стала крупнейшим рынком для Украины среди стран Евросоюза.

Среди факторов, которые влияют на новый этап экономических отношений Украины с Европейским союзом, включая Польшу, несомненно главным является Соглашение об ассоциации, которое гарантирует благоприятные условия для торгового обмена, в то же время оно активизирует экономические реформы в Украине и стимулирует конкурентоспособность украинского экспорта на открытом европейском рынке.

Для порта Гдыня Украина является одним из наиболее важных внутренних рынков с 42 миллионами жителей (потребителей). Для более эффективного сотрудничества с этим портом, обеим сторонам необходимо развивать все логистические инициативы,

более активно использовать железнодорожные пути для перевозки грузов. Кроме того, нужно стимулировать реконструкцию железнодорожной инфраструктуры в Украине, адаптируя ее к европейским стандартам. Все это, конечно же, регулируется рынком, а роль порта – указывать на конкурентные преимущества. Ввиду нестабильной ситуации с портами на Черном море и стремления Украины стать независимой от транзита через Россию, украинские компании могут перенаправить грузопоток через порты Польши, считают местные эксперты.

Напомним, в 2019 году дирекция порта Гдыня заключила меморандум с группой компаний «Содружество», штаб-квартира которой находится в Херсоне (Украина), и экономическим форумом Балтийско-Черноморской ассоциации, который подписали: Адам Меллер - президент PoGA SA; Виктор Попов, генеральный директор группы компаний «Содружество» и Владимир Макуха, вице-президент Балтийско-Черноморского экономического форума.

Укрепление отношений между странами будет иметь прямой экономический эффект для всех участников рынка перевозок и аграрного сектора, считают в Польше.

АННА ПОГОРЖЕЛЬСКА

руководитель проекта

TRANS EXPO ODESSA

INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM

27-29 October 2020
Ukraine, Odessa, Primorskaya, 6



THE 23-rd INTERNATIONAL EXHIBITION FOR TRANSPORT AND LOGISTICS «TRANSUKRAINE 2020»

23-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ «ТРАНСУКРАИНА 2020»



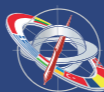
Генеральный информационный партнер - международный морской журнал «Судоходство»
Main information partner is International sea magazine «Shipping»



International Black Sea Transport Forum

«MediaCompass Ukraine»

65033, Zhelyabova str. 4a, Odessa, Ukraine
tel./fax. +38(0482) 355-999, e-mail: info@mku.com.ua
www.mku.com.ua, www.trans-expo-odessa.com



TRANS EXPO ODESSA
International Black Sea Transport Forum
27-29 October 2020
Ukraine, Odessa, Primorskaya, 6
Sea port СУДОХОДСТВО SHIPPIING



WE INVITE YOU TO PARTICIPATE IN THE BIGGEST MARINE FORUM OF EASTERN EUROPE

APPLICATION FORM

Fill in with printed letters and send this application to the organizing committee address: MediaCompass Ukraine, Zhukovskogo 15, 65026, Odessa, Ukraine
Tel./fax: +38 (0482) 355-999; E-mail: info@mku.com.ua

Company name: _____
Kind of activity: _____
Head of the company: _____
Contact person: _____
Phone: _____ Fax: _____ E-mail: _____
Address: _____

DISCOUNT
till December 30th - 35%
till February 28th - 25%
till April 30th - 15%
till May 30th - 10%

EXHIBITION NAME

MARK YOUR ORDER

- ODESSA 2019 TRANSRAIL UKRAINE 2019
 COMMERCIAL & MUNICIPAL TRANSPORT 2019 TRANSUKRAINE 2019

COST OF THE EXHIBITION SPACE

MARK YOUR ORDER

- Equipped space (from 9m²) € 160 for 1m² _____ m² € _____
Includes space in the exhibition hall, fees for common electric light, hind and side wall panels of stand, carpet covering, a frontal frieze panel with the company name, a table, 4 chairs, a socket, 1 lamp-spot 60Wt for 6m, a litter-bin, advertising of exhibition, guard of hall, cleaning of gangways.
At an order from 9 m² you will get 1 invitation on an evening banquet.
- Space only (from 15m²) € 130 for 1m² _____ m² € _____
Includes space in the exhibition hall.
At an order from 24 m² you will get 1 invitation on an evening banquet.
- Open air space (from 30m²) € 40 for 1m² _____ m² € _____

ADDITIONAL CHARGES

MARK YOUR ORDER

- Exclusive place 50% extra charge _____
 Insular (four sides are left open, from 30m²) 25% extra charge _____
 Peninsular (three sides are left open, from 18m²) 15% extra charge _____
 Triangular (two sides are left open, from 12m²) 10% extra charge _____
 Former participants 10% discount _____

PARTICIPATION IN THE EVENTS

MARK YOUR ORDER

- Conference (speaker / listener) _____ € 500
 B2B table _____ € 900
 B2B meetings with shipowners _____ € 1000
 Presentation of the company (30 min at the conference) _____ € 950

ADDITIONAL SERVICES

MARK YOUR ORDER

- Advertisement in forum catalogue A4 4 full-colors-€ 500 b&w €250 _____
 Placement of the information in the on-line catalogue €100 _____
 Virtual participation (logotype and information in the official catalog of the Forum, 1 catalog, discount 40% for advertisement in the catalog or directory) €500 _____
 Distribution of materials €250 _____
 Invitation to the banquet (for 1 person) €100 _____
 (for ___ people) € _____

The obligatory registration fee: € 300

The obligatory marketing € 100

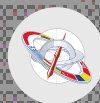
(Includes placement of data on an exhibitor in the official exhibition catalog, 1 catalogue, 4 badges, 20 invitation cards for the exhibition, fees for common electric light, advertising of exhibition, guard of hall, cleaning of gangways).
At an order from 18 m² you will get 2 invitations on an evening banquet.

TOTAL COST OF PARTICIPATION: _____ €

Participant Stamp Signature _____ Date _____
Organizer Stamp Signature _____ Date _____

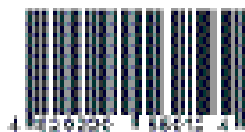
#3(182)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ СУДОХОДСТВО | NUM: 3 (182) МАРТ 2020



МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ «СУДОХОДСТВО»

INTERNATIONAL SEA MAGAZINE «SHIPPING»



ISSN 1607-1795

The magazine for marine &
transport industry
professionals