



Зерновой форум & Maritime Days in Odessa: качество, проверенное временем

Одесса... Как много ассоциаций приходит на ум даже тем, кто ни разу не бывал в этом замечательном городе! Это и знаменитая Дерibasовская, и шумный Привоз, и суетливый порт, и тихий шум прибоя с мягким морским бризом... Но для участников зернового и морского бизнеса Одесса – это место встречи в рамках одного из знаковых событий года – международной конференции «Зерновой форум & Maritime Days», организаторами которой выступают ИА «АПК-Информ» и Международная юридическая служба Interlegal. Традиционно партнерами конференции стали компании: Nortrop, Dealex, Remedy и NTP. Спонсорами выступили Global Logistic Control, ООО «ВИК «УКРПРОДЭКСПОРТ», GSP, HarvEast, Global Ocean Link, ГК «Зерновая Столица».



Конференция «**Зерновой форум & Maritime Days 2016**» сама по себе уникальна. Организаторы объединили на одном мероприятии делегатов, которым интересны вопросы как производства и экспорта зерна, так и его логистики, юридических аспектов торговли. Покупатель, продавец, логист, юрист, а также поставщик других услуг для зерновой отрасли в течение двух дней вели совместные переговоры, обсуждали тенденции рынка, особенности морских перевозок и торговли в современных условиях, перспективы сотрудничества и, в то же время, получали важнейшую информацию из первых рук.

Но мероприятие не ограничивалось сессиями, презентациями докладов и дискуссиями, в течение четырех дней участники смогли посетить целый ряд событий, как делового формата, так и культурно-развлекательного, и даже спортивного!..

Кроме того, этот год был особенным, Зерновому форуму исполнилось 15 лет! Принять участие в юбилейной конференции приехали более 450 человек из 27 стран мира!

Оба сессионных дня **Зернового форума & Maritime Days** были насыщены темами и обсуждением актуальных проблем зернового рынка и логистики. Ключевыми стали: мировая торговля в условиях кризисных явлений в мировой экономике, влияние военных и геополитических конфликтов, а также санкций на торговые отношения и логистику, тенденции мирового и украинского рынка зерна, развитие портовой и речной инфраструктуры, морские перевозки зерновых грузов. Также в рамках панельных дискуссий были подняты следующие вопросы: формирование объединенных экспортных партий зерна на линейных и портовых элеваторах: «за» и «против», критерии выбора отправителями судов для перевозки зерна, развитие малотоннажной перевалки в Украине и фумигация экспортируемых зерновых грузов.

Экономика и условия торговли

Зерновой рынок, как и АПК в целом, являясь неотъемлемой частью экономики, не может развиваться без привязки к текущей экономической и геополитической ситуации. Последний год был явным тому подтверждением. И если всего три года назад при обсуждении перспектив зернового рынка основным фактором влияния эксперты называли погодные условия, то сейчас, кроме погоды, особое влияние на торговлю и тенденции на рын-

ке оказывают геополитическая ситуация и снижающиеся темпы роста мировой экономики. Так, в ходе своего выступления исполнительный директор Международного фонда Блейзера **Олег Устенко** отметил, что по итогам 2015 года темпы роста мировой экономики замедлятся до 3%. Это, главным образом, обусловлено замедлением роста ВВП Китая и Европейского союза. В меньшей степени, но все же на снижение темпов роста мировой экономики оказывает влияние и снижение ВВП в странах Латинской Америки, особенно Бразилии, которое наблюдается уже третий год подряд. Однако на фоне общей отрицательной тенденции ситуация в Украине, по мнению эксперта, налаживается. *«Экономика Украины «прошла дно», о чем свидетельствуют показатели статистики за I квартал 2016 г. Да, 0,1% роста – это практически ничто, но это свидетельствует, что в дальнейшем можно ожидать рост. Страна начинает постепенное движение вверх, что позволяет ожидать приток капитала в экономику. Я уверен, что Украина – страна с огромным потенциалом роста экономики»,* – отметил О. Устенко, добавив при этом, что в перспективе темпы роста украинской экономики могут составлять 7% в год. При этом эксперт уточнил, что реализовать этот потенциал украинской экономики без проведения соответствующих реформ не удастся. В частности, по словам О. Устенко, необходимо вывести бизнес из тени, поскольку на текущий момент доля теневой экономики в Украине превышает 60%.

Отдельное внимание было уделено влиянию военных конфликтов на условия ведения торговли, в том числе и зерном. Так, **Наталья Мирошниченко**, ассоциированный партнер Interlegal, в своем докладе отметила, что на сегодняшний день в мире существует несколько регионов, где военные конфликты являются перманентным явлением. Однако страны продолжают вести торговлю, закупая, в частности, и продовольственные товары. В то же время вследствие непредсказуемости такого фактора, как военный конфликт, в случае непредвиденных обстоятельств понести убытки могут как судовладелец, так и фрахтователь. Поэтому тщательная подготовка к заключению чартера (договор между судовладельцем и фрахтователем на аренду судна или его части) дает возможность нивелировать большинство рисков военного характера при перевозке сельхозгрузов. В частности, по словам Н. Мирошниченко, детальное включение всех рисков в контракт обеспечивает безопасность сторон при перевозках грузов в страны с повышенным уровнем риска военного конфликта. *«В первую очередь, это касается Ливии, где внешне ситуация может казаться спокойной, но неопределенность из-за гражданской войны приводит к тому, что прийти можно в порт спокойной страны, а через время на судно могут зайти представители какой-то группировки»,* – проинформировала эксперт.

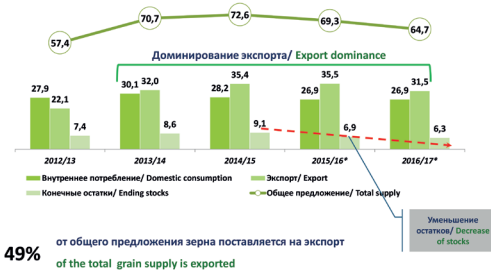
О возможных дефолтах в свете текущих мировых тенденций в торговле и рисках, связанных с геополитическими конфликтами, рассказал в своем выступлении руководитель производственного и юридического отдела компании BayWa Agrar International B.V. (Нидерланды) **Джоб Г. Риткерк** (Job G. Rietkerk). Эксперт отметил, что экспорт аграрной продукции де-факто зависит от поставщиков финансовых услуг, к которым могут быть применены санкции. По его словам, в связи с этим поставки продовольствия и других гуманитарных грузов часто оплачиваются не с помощью банковских переводов, аккредитивов, CAD, а другими способами. *«Примерами альтернативных способов оплаты являются в т.ч. отправка оплаты через третьих лиц (поскольку часто торговые компании находятся в другом месте), оплата из банков, расположенных в других странах (например, банки в Турции или ОАЭ),»* – отметил Дж. Г. Риткерк.



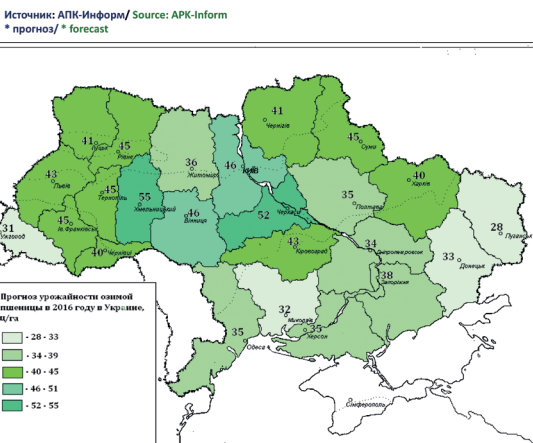
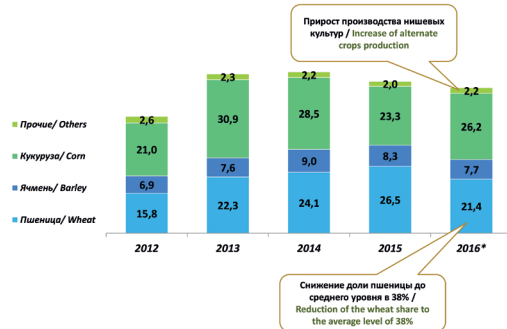
Ключевые факторы развития



Распределение зерна в Украине, млн. т.



Структура производства зерна в Украине



Изменение агроклиматических условий выращивания и колебания урожайности требуют оптимизации структуры посевных площадей.

Погода является основным дестабилизирующим фактором в сельхозпроизводстве, поэтому учет климата должен быть неперенным условием оптимизации структуры посевных площадей.

Это установление климатических границ возмозного возделывания различных культур и районирование по требованию конкретной культуры к климату.

Тенденции зернового рынка

Украина за последнее десятилетие существенно усилила свои позиции на мировом рынке зерна, нарастив вдвое объемы производства зерновых и, как следствие, экспорта. В то же время аналитик ИА «АПК-Информ» **Андрей Купченко** в ходе своего выступления отметил, что текущий экспортный сезон имеет несколько особенностей, в частности связанных с географией поставок украинского зерна. «Анализ географии экспорта основных зерновых культур из Украины в 2015/16 МГ показывает, что такие традиционные партнеры страны, как Египет и Саудовская Аравия, на 19% сократили импорт украинского ячменя (до 2,3 млн. тонн в июле-апреле текущего МГ). Кроме того, Египет сократил импорт кукурузы из Украины на 36% – до 1,6 млн. тонн», – пояснил он. В то же время, эксперт отметил необходимость укрепления позиций Украины на завоеванных рынках Азии и расширения номенклатуры поставляемого зерна. «Так, Китай, ставший ключевым партнером Украины в закупках кукурузы, в 2016/17 МГ планирует импортировать всего 1 млн. тонн данной зерновой. Тогда как объем импорта ячменя, по данным USDA, оценивается в 6 млн. тонн, сорго – 5 млн. тонн, пшеницы – 3,2 млн. тонн», – уточнил он. Кроме того, по словам А. Купченко, Украине также необходимо развивать отношения с Японией, которая ежегодно импортирует 14,5 млн. тонн кукурузы и 5,7 млн. тонн пшеницы.

В свою очередь, говоря о перспективах развития украинского рынка зерна, президент Украинской зерновой ассоциации **Владимир Клименко** отметил, что в Украине начинается золотой век развития сельского хозяйства. «Рост потребления зерна в мире требует увеличения объемов его производства на 800 млн. тонн до 2050 г. в сравнении с 2015 г. Украина является одной из стран, которая может обеспечить рост производства зерновых за счет реализации своего потенциала», – подчеркнул он. При этом В. Клименко обратил особое внимание на то, что в производственный потенциал сельского хозяйства Украины верят инвесторы, свидетельством чего является открытие новых перевалочных комплексов в украинских портах.

Однако, несмотря на то, что Украина имеет высокий потенциал экспорта зерна, его реализацию осложняют не только внутренние факторы, но и риски, возникающие при работе с импортерами. Об этом в своем выступлении сообщил начальник отдела трейдинга ПАО «ГПЗКУ» **Роман Русаков**. Так, в частности, при поставках в Саудовскую Аравию и Судан в портах выгрузки могут возникнуть очереди, в Китае и Иране своеобразным риском являются национальные праздники, а в Сирии и Ливии – обусловленные конфликтами портовые ограничения и проблемы с оплатой. «Например, при поставках зерна в Иорданию экспортер должен соблюдать строгие требования по качеству, может столкнуться с очередями в портах, а также вынужден нести дополнительные расходы. При экспорте зерновых в КНР нужно учитывать особый менталитет китайцев, квоты на поставки в данном направлении, а также требования по содержанию амброзии», – пояснил Р. Русаков.

Погодный фактор

Безусловно, на стыке сезонов одной из традиционно обсуждаемых тем является прогноз урожая на будущий МГ. А на его объемы и качество по-прежнему значительное влияние оказывают погодно-климатические условия. Осень 2015 года «пощекотала нервы» аграриев во время озимого сева, когда на территории страны на протяжении длительного периода не было продуктивных осадков, а дефицит влаги в почве был критическим. Многие сельхозпроизводители на свой страх и риск сеяли озимые зерновые практически в сухую землю. Однако не зря в народе, когда говорят о погоде, напоминают, что это слово женского рода, а потому не избежать капризов. Как истинная дама, погода очень быстро сменила гнев на милость, окутав поля снежным покровом, защитившим посевы от морозов,

а в феврале наступила практически весенняя оттепель. Сошедший снег обеспечил посевы необходимой влагой, а нехарактерно высокая для данного периода температура воздуха позволила озимым возобновить вегетацию и прорасти тем семенам, которые не дали всходы осенью. Весна также была достаточно мягкой. При этом, как отметила в ходе своего выступления главный агрометеоролог Укргидрометеоцентра **Татьяна Адаменко**, апрельские и майские дожди обеспечили достаточный запас влаги в почве, что благоприятно повлияло на посевы озимых яровых культур. Однако если дожди затянутся, по словам эксперта, это окажет негативное влияние на посевы, в частности, озимых зерновых, особенно на тех полях, где растения находятся в стадии молочной спелости колоса. При этом она отметила, что сегодня наблюдаются изменения в целом погодно-климатических условий. Так, тепловые ресурсы в стране настолько быстро меняются, что может возникнуть вопрос существенного изменения структуры посевных площадей. «*Может появиться необходимость смены видов выращиваемых культур, тогда как сейчас изменяются только их сорта*», – отметила Т. Адаменко.

Развитие инфраструктуры

В целом, развитию инфраструктуры зернового рынка была посвящена одна из сессий конференции. Сегодня проблемы зерновой логистики, особенно когда речь идет о внутренней логистике, могут стать тем самым узким местом, которое существенно будет тормозить темпы развития рынка. Имея достаточно высокий потенциал развития, хорошее географическое положение, инфраструктура зернового рынка остро нуждается в инвестициях. Однако существует множество подводных камней, которые отпугивают потенциальных инвесторов и снижают конкурентоспособность украинского зерна на мировом рынке. В первую очередь, как отметил советник по аграрной политике Группы всемирного банка **Олег Нивьевский**, главным камнем преткновения являются высокие расходы на портовую перевалку, которые необходимо оптимизировать. По его словам, для такой оптимизации необходимо решить три ключевые проблемы. «*Во-первых, оптимизировать портовые сборы (высокая стоимость услуг, непрозрачное начисление и пр.), которые не соответствуют мировым стандартам. Во-вторых, обеспечить развитие речной логистики (снижение сборов, дноуглубление и др.). В-третьих, необходимо провести оптимизацию фитосанитарных мер и фумигации*», – проинформировал эксперт. Он добавил, что **рынок фумигации в Украине остается неконтролируемым, что вызывает сомнения в качестве проведения работ по обеззараживанию сельхозкультур**.

«*В целом, логистическая инфраструктура в стране недостаточно развита в свете ожидаемого роста производства сельхозкультур. Оценочный уровень необходимых инвестиций составляет \$580 млн. для речной логистики, \$640 млн. – для железнодорожной и \$1,5 млрд. – в систему хранения*», – уточнил О. Нивьевский.

Вопросы развития речной инфраструктуры в Украине неоднократно поднимались как на конференциях АПК-Информ, так и на страницах изданий. В частности, речь шла о развитии логистики по Днепру и Южному Бугу. Однако на конференции «Зерновой форум & Maritime days» впервые особое внимание уделили проблемам развития судоходства по реке Дунай, водной артерии, связывающей Украину с Европой. В ходе своего выступления заместитель председателя правления ЧАО «Украинское Дунайское пароходство» **Владимир Запорожан** отметил, что Украина не использует Дунай для поставок сельхозгрузов в Европу речным транспортом. При этом он обратил внимание, что зерновой рынок в значительной степени определяет фрахтовую политику судовладельцев на р. Дунай, поскольку зерновые культуры являются основным грузом, транспортируемым по ней.





Также в рамках сессии были представлены выступления **Дмитрия Жминько**, председателя совета директоров, и **Юрия Сидоренко**, старшего менеджера проекта Группы компаний Ю-ПОРТ, о перспективах развития порта Очаков; **Артема Мазного**, исполнительного директора ООО «Укртрансагро», об оптимизации процессов и ускорении обработки транспорта на примере зернового терминала «Укртрансагро» (Мариуполь); **Елены Ткачук**, сооснователя проекта Global Logistic Control, о европейских тенденциях автоматизации логистических процессов и технологиях на рынке логистики Украины при перевозке зерновых грузов; **Вячеслава Вороного**, заместителя главы ДП «Администрация морских портов Украины», на тему: «Электронное оформление интермодальных перевозок экспортных грузов».

Поскольку зерновой рынок является экспортно-ориентированным, а также в рамках дерегуляционных процессов сегодня одной из активно обсуждаемых является тема формирования экспортных партий зерна на линейных и портовых элеваторах в Украине. Данной проблеме была посвящена заключительная дискуссия первого сессионного дня конференции, в которой приняли участие менеджер Комитета зерновых и масличных культур Европейской Бизнес Ассоциации **Ирина Душник**, сопредседатель правления ассоциации «Мукомолы Украины» **Родион Рыбчинский**, **Татьяна Гомеля**, главный специалист Министерства аграрной промышленности и продовольствия Украины, **Сергей Прудкой**, начальник отдела качества ООО СП "НИБУЛОН", а также участники конференции. С достаточно четкой позицией в данном вопросе выступил Минагропрод. Так, министерство готово частично поддержать данную инициативу бизнеса, разрешив формирование экспортных партий зерна на портовых элеваторах.

Морские перевозки & проблемы фумигации

Вторая половина второго сессионного дня была посвящена проблемам морских перевозок, малотоннажной перевалки в Украине и рынку фумигационных услуг. В ходе своего выступления Александр Егоров (Морское инженерное бюро) отметил, что одним из путей повышения эффективности перевалки может быть правильно выбранное судно. В частности, по его словам, использование речных судов с максимально возможными габаритами позволит увеличить грузопотоки по судоходным рекам Украины.

Отдельное внимание было уделено проблемам фрахтового рынка. В частности, как отметил старший менеджер по фрахтованию компании Seatrek Trans Pte Ltd (Сингапур) **Михаил Герасимов**, наблюдаемое с начала текущего года падение фрахтовых ставок обусловлено в большей степени перепроизводством судов. Так, в период экономического роста 2006-2008 гг., когда уровень фрахтовых ставок на супрамаксы и панамаксы был очень высоким, отмечался рост заказов на строительство судов. Вторая волна заказов была после экономического кризиса, когда возобновился рост рынка, хотя уровень ставок был существенно ниже докризисных показателей. Однако строительство судов – достаточно длительный процесс, в результате кризис перепроизводства наступил гораздо позже экономического. *«Падение рынка привело к банкротству многих судовладельческих компаний по всему миру. Поэтому, выбирая шиппинговую компанию, следует обратить внимание на позицию компании (long или short), ее активы, клиентов, объемы перевозок, место регистрации, репутацию, наличие отдела управления рисками»*, – добавил М. Герасимов.

Не обошли стороной эксперты в обсуждениях и вопрос транспортировки сельхозгрузов по новому Шелковому пути. Так, основным преимуществом маршрута нового Шелкового пути является значительное сокращение сроков доставки грузов. Об этом в своем выступлении заявил представитель

Interlegal Georgia **Валериан Имнашвили**. «Поставку сельхозгрузов из Китая в Грузию теперь можно осуществить за 11 суток, а из Китая в Украину – за 11-15 суток вместо 45 суток по морю», – пояснил эксперт.

Что же касается малотоннажной перевалки, как сообщил в своем выступлении руководитель экспертного направления «ЦТС-Консалтинг» **Андрей Шкляр**, в Украине функционирует восемь малых портов, доля которых в общем объеме портовых мощностей страны составляет 18%. «При этом их доля в разрезе категорий грузов, перевозимых через малые порты, отличается. Например, 37% минудобрений переваливается через малые порты», – добавил он.

По словам эксперта, в малых портах Украины остаются нерешенными такие проблемы, как отсутствие специализированных мощностей, износ оборудования, малые глубины, низкая интенсивность погрузки, неразвитая припортовая инфраструктура, дефицит складских помещений. В то же время, если говорить об экспорте грузов небольшими партиями, таких как мука, отруби, крупы, как правило, их перевалка осуществляется именно через неглубоководные порты малотоннажными партиями.

Однако когда речь идет о подготовке зерна на экспорт, зачастую проблемы, связанные с фумигацией, упускаются. Дискуссия, посвященная проблемам **рынка фумигации**, несмотря на то, что являлась заключительной частью конференции, была оживленной. Сегодня главная проблема рынка данных услуг заключается в том, что он нерегулируемый. А это влечет за собой появление на рынке в свободном доступе препаратов сомнительного качества. Что такое фумигант? Это яд! При неправильном обращении с ним последствия могут быть самыми печальными – вплоть до летального исхода. Здесь также важную роль играет и состояние судна, на котором планируется совершить перевозку груза: чем хуже его состояние, тем менее эффективна проводимая фумигация. Наименьшее зло в данном случае – некачественно обработанное зерно, в результате чего к грузополучателю в довесок доедут живые жучки. В худшем же случае зерно вообще не доедет до получателя – случаи взрывов на кораблях вследствие несоблюдения требований к проведению фумигации, к сожалению, не являются большой редкостью. Поэтому, когда речь идет о фумигации, следует помнить, что от качества ее проведения зависит не только имидж Украины как надежного экспортера качественной и безопасной продукции, соответствующей требованиям покупателя, но и в буквальном смысле – здоровье и жизнь людей!

Подводя итог, можно сказать, что Украина действительно имеет потенциал, чтобы стать одной из крупнейших аграрных держав, и еще выше подняться в рейтинге мировых экспортеров зерна и продуктов его переработки. Однако ни представители власти, ни участники рынка не должны забывать, что без совместных усилий и нормального диалога избавиться от проблем и добиться успехов невозможно.

Организаторы конференции «Зерновой форум & Maritime Days», в свою очередь, будут держать руку на пульсе важнейших событий зерновой и морской отрасли, и в рамках мероприятия 2017 года снова будут способствовать встрече участников рынка, делая ее еще более эффективной и профессиональной нетворкинг-площадкой во всем Черноморском регионе.

Завершилась конференция шестым ежегодным Odessa Shipping Dinner в Otrada Beach Club, в котором приняли участие около 350 представителей морского бизнеса, и традиционным футбольным турниром Odessa Shipping Cup, состоявшимся 28 мая.

На этой позитивной ноте АПК-Информ и Interlegal благодарят всех спонсоров, участников, спикеров, соорганизаторов, партнеров, медиа-партнеров, которые помогли сделать мероприятие «Зерновой форум & Maritime Days in Odessa 2016» ярким и интересным.

До встречи на конференции «Зерновой форум & Maritime Days in Odessa 2017»!

