

Експорт зерна відстає від графіка минулого сезону на 30%

Експорт зернових з початку 2022-2023 маркетингового року (МР, липень 2022 – червень 2023) станом на 7 листопада становить 14,3 млн тонн проти 20,6 млн тонн на відповідну дату минулого МР.

За інформацією Державної митної служби, **кукурудза** стала єдиною зерною культурою, експорт якої збільшився – у 2,6 разу, до 7,7 млн тонн.

Експорт інших основних зернових зменшився, зокрема:

- **пшениці** – у 2,4 разу, до 5,4 млн тонн;
- **ячменю** – у 3,8 разу, до 1,2 млн тонн.

Крім того, борошна експортовано 41,3 тис. тонн проти 44,2 тис. тонн роком раніше, зокрема пшеничного – 38,4 тис. тонн проти 43,7 тис. тонн.

Експорт зернових 1-7 листопада становив 1,1 млн тонн проти 1,2 млн тонн минулого року. Зокрема, експорт **кукурудзи** зменшився на 0,8% – до 606 тис. тонн, **пшениці** – на 25%, до 388 тис. тонн. Експорт **ячменю** збільшився на 49% – до 67 тис. тонн.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією.

Перше завантажене судно в рамках ініціативи [вийшло](#) з порту Одеса 1 серпня. Перше судно під завантаження [зайшло](#) до порту

Чорноморськ 7 серпня і [залишило](#) порт 13 серпня.

Станом на 3 листопада морські порти Одеса, Чорноморськ та «Південний» в рамках ініціативи [відвантажили](#) 10 млн тонн агропродукції.

Порти Великої Одеси протягом двох днів приймуть 14 суден зернової ініціативи

У рамках зернової ініціативи до портів Великої Одеси у понеділок, 7 листопада, зайшли чергові сім суден, на яких буде завантажено 131 тис. тонн агропродукції. Про це повідомив міністр інфраструктури України Олександр Кубраков.

Крім того, ще сім суден прибудуть у порти у вівторок, вони візьмуть на борт 140 тис. тонн зерна.

Нарешті трафік розблоковано, що є гарною новиною для світу, який чекає на українські продукцію», – написав Кубраков у своєму Twitter.

За даними Мінінфраструктури, станом на 3 листопада в рамках зернової ініціативи морські порти Одеса, Чорноморськ та «Південний» [відправили](#) 430 суден, які експортували 10 млн тонн української агропродукції до 43 країн Азії, Африки та Європи.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та

ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією. Угоди діятимуть протягом трьох місяців із можливістю продовження.

Перше завантажене судно в рамках Ініціативи [вийшло](#) з Одеського порту 1 серпня. Перше судно під завантаження [зайшло](#) до порту Чорноморськ 7 серпня і [залишило](#) порт 13 серпня.

Наприкінці жовтня Росія заявила про односторонній [вихід](#) із зернової ініціативи, однак згодом рух зерновим коридором [відновився](#) без участі російської сторони.

[Трафік зерновим коридором сповільнився після поновлення роботи російських інспекторів](#)

Повноцінну роботу Чорноморської зернової ініціативи стримує повільна робота російських інспекторів у Спільному координаційному центрі (СКЦ), які поновили участь у перевірках суден на початку листопада. Про це розповів заступник міністра інфраструктури Юрій Васьков в інтерв'ю [LIGA.net](#).

Коли 30-31 жовтня Туреччина та ООН здійснювали самостійну інспекцію – в один день вони пропустили 46 суден, в інший – 39», – повідомив Васьков.

За його словами, 2 листопада інспекції здійснювалися без участі Росії. Вихід суден за пропозицією ООН та Туреччини перенесли з 2 на 3 листопада, оскільки тривали активні перемовини між Туреччиною та Росією щодо повернення останньої до ініціативи.

Сьогодні ми повернулися до тих самих проблем (...) Спільні інспекції поновились. Всі чотири сторони беруть участь в інспекції. Але їх заплановано зараз в середньому тільки 12 на день, з яких фактично завершується вісім-дев'ять. Водночас необхідність – 25-30 на добу (...) Ми продовжуємо спілкуватись із партнерами про збільшення кількості інспекцій», – зазначив Васьков.

Як розповів заміністра, впродовж жовтня представники Росії у СКЦ організували свою роботу так, що кількість інспекцій на добу, які повинні робити усі чотири сторони-учасниці, скоротилася до семи-дев'яти. У результаті виникла ситуація, коли черга становила 210 суден, з яких половина суден очікувала на вихід, інша – на вхід.

За його словами, черги на інспекцію спричинили зростання вартості українського продовольства, а країни, для яких це збіжжя питання продовольчої безпеки, не могли його отримати вчасно.

Після заяви РФ наші партнери та власне весь цивілізований світ відреагували та своїм авторитетом змусили РФ повернутися. Навіть після декларації, що РФ повертається, світові ціни на зерно та кукурудзу на біржах миттєво впали, що ще раз свідчить про вкрай важливе значення українського збіжжя», – зауважив Васьков.

Як повідомив заміністра, за три місяці роботи зернового коридору з портів Великої Одеси було відвантажено 10,1 млн тонн агропродукції, при цьому у жовтні відправлено 4,2 млн тонн.

Якби інспекції працювали без затримок – було би щонайменше 6

млн тонн за місяць – це реальний показник, який може давати коридор», – додав Васьков.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликає частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією. Угоди діятимуть протягом трьох місяців із можливістю продовження.

Перше завантажене судно в рамках Ініціативи [вийшло](#) з Одеського порту 1 серпня. Перше судно під завантаження [зайшло](#) до порту Чорноморськ 7 серпня і [залишило](#) порт 13 серпня.

Наприкінці жовтня Росія заявила про односторонній [вихід](#) із зернової ініціативи, однак згодом рух зерновим коридором [відновився](#) без участі російської сторони.

Морський експорт російської нафти досяг 5-місячного максимуму напередодні ембарго

Середньодобовий обсяг морського експорту російської сирої нафти з 29 жовтня по 4 листопада 2022 року збільшився проти попереднього тижневого періоду на 15% – до 3,6 млн барелів. Про це повідомляє [Bloomberg](#).

Минулого тижня російські морські постачання сирової нафти підскочили до п'ятимісячного максимуму, оскільки суднам, які залишають балтійські та арктичні порти, не вистачає часу, щоб дістатися ключових пунктів призначення до того, як почнуть діяти санкції Євросоюзу», – зазначає агентство.

Зростання обсягів може відображати спробу доставити нафтові вантажі до того, як санкції ЄС перешкоджають суднам блоку перевозити російську нафту та забороняють надання страхових та інших послуг флоту решти світу.

Морський експорт російської нафти з чотирьох експортних регіонів

Інфографіка: bloomberg.com

Загалом протягом звітного тижня російські морські нафтові порти і термінали завантажили 34 танкерів проти 30 попереднього тижня. Розподіл відправлених танкерів за портами чотирьох експортних регіонів:

Балтійський регіон:

- Приморськ – 9 танкерів (попереднього тижня – 8);
- Усть-Луга – 5 (5).

Тихоокеанський регіон:

- Козьміно – 8 (8);
- Пригородне – 1 (1);
- Де-Кастрі – 2 (0).

Чорноморський регіон:

- Новоросійськ – 5 (6).

Арктичний регіон:

- Мурманськ – 4 (2).

Сумарний обсяг відвантаженої нафти звітного тижневого періоду

становив 25,2 млн барелів проти 21,9 млн барелів тижнем раніше.

Надходження від експортного мита звітного тижня зросли проти попереднього тижня на \$16,2 млн – до \$149,1 млн. Ставка мита у листопаді становить \$5,83 за барель, що є найнижчим рівнем із січня 2021 року. При цьому дисконт марки Urals до Brent протягом останнього розрахункового періоду, який тривав з 15 вересня по 14 жовтня, становив близько \$25,5 за барель.

Судна, що перевозять російську нафту, стають більш обережними щодо пунктів призначення. Набагато більше суден залишають російські порти, не сигналізуючи про кінцевий порт розвантаження. Зокрема, значно зросла кількість суден, які вказують наступним пунктом призначення Порт-Саїд або Суецький канал. Це супроводжується зменшенням числа танкерів, які сигналізують, що прямують до Індії. Ймовірно, більша частина цих суден почне вказувати індійські порти, коли вони пройдуть через канал. Деякі із цих танкерів прямують до Китаю, інші час від часу потрапляють до ОАЕ чи Шрі-Ланки.

Танкери, які зараз завантажуються в Приморську чи Усть-Лузі, навряд чи досягнуть розвантажувальних терміналів у Китаї чи Індії до того, як почне діяти заборона ЄС. Вантаж нафти з арктичного порту Мурманськ, що прямував до Китаю через Північний морський шлях уздовж арктичного узбережжя Росії, пройшов Берингову протоку на вихідних. Проте навряд чи цей маршрут стане основним через відсутність відповідних суден і неможливість його використання протягом кількох зимових місяців.

Вантажі з російських тихоокеанських портів доставляються лише за кілька днів, щоб досягти китайських імпортерських терміналів, так само коротким є рейс із Новоросійська до Туреччини. Натомість постачання до Індії з усіх російських експортних терміналів займають кілька тижнів, що підвищує ризик потрапити під санкції до того, як вантажі прибудуть.

Велика Британія наслідувала приклад ЄС і [заборонила](#) своїм компаніям надавати страхування та інші послуги суднам, що перевозять російську сиру нафту, якщо вантаж не купується за ціною, нижчою за рівень, встановлений коаліцією G7 і Австралії. Ця міра, як і заборона ЄС, набуде чинності 5 грудня.

Середньодобовий обсяг морського експорту російської сирої нафти з 22 по 28 жовтня 2022 року [збільшився](#) проти попереднього тижневого періоду на 9,4% – до 3,13 млн барелів. Російські нафтові порти і термінали завантажили 30 танкерів проти 28 попереднього тижня.
