

# Ставки фрахту, перевалка, демереджі: яким буде 2023-й рік для Дунаю

*Владислав Бєлах, заступник директора з економіки та фінансів «Українського Дунайського пароплавства»*

Після закриття морських портів у березні минулого року аграрії почали експортувати свою продукцію через Дунай. Вантажопотік через цей регіон зріс в декілька разів. Зросли простої, а з ними і демереджі. Вже у серпні, після відкриття «зернового коридору», частина трейдерів повернулася до роботи у портах Великої Одеси. Здавалося б, на Дунаї повинні були поменшати черги. Однак через інспекції у Босфорі, які сповільнюють роботу «зернового коридору», попит на перевалку у Дунайських портах знову почав збільшуватися.

Ми запитали у заступника директора з економіки та фінансів «Українського Дунайського пароплавства» [Владислава Бєлаха](#), яка наразі ситуація на Дунаї. Скільки часу потрібно, щоб розвантажити баржі на терміналах у Констанці? Як можна зменшити ці простої? Що з цінами на фрахт, бо багато хто з учасників ринку відмовлявся працювати з Дунаєм саме через захмарну ціну фрахту суден.

Також Владислав Бєлах розповів, чому не бачить сенсу в інвестиції у флот тих, хто цим не займався, у якому стані перебуває інфраструктура Придунав'я, про тиск на компанію у зв'язку із встановленням системи відеофіксації та скандал з угорською дочкою УДП.

***Latifundist.com: Чи правда, що через затримку росіянами інспекцій в зерновому коридорі, ринок знову ринувся на Дунай?***

**Владислав Бєлах:** Дійсно, затримки за часом дуже тривалі. Обсяг

перевезень знизився. Як для аграрних вантажів, які прямують через Одесу, так і через Сулину. Не виключаю, що цей фактор частково підтримує річкові перевезення баржами до Констанци. Хоча розвантаження барж на терміналах у Констанці також здійснюється з затримкою від 15 до 30 діб. Ситуація краще не стала.

Всім потрібно зрозуміти, що Констанца – морський порт, перевагу віддавали та віддають морякам у розрізі пріоритету постановки до причалів.

***Latifundist.com: А як же ваш проєкт з перевалкою борт-борт? Ви заявляли, що це мінімізує демереджі на Дунаї.***

**Владислав Бєлах:** Проєкт успішно працює. Інвестиції у комплекс з перевалки окупилися за два місяці. І це ми ще не вийшли на проєктну потужність, перевалюємо поки що на рівні 30-40 тис. т щомісяця. Завантажуємо в Кілії, доставляємо в Констанцу, де завдяки нашим партнерам – компанії TTS одразу перевантажуємо зерно на морське судно за принципом «прямого варіанту». В цей спосіб ми уникаємо простоїв на вивантаження в порту Констанци, що зменшує не тільки витратну частину для наших фрахтувальників, а й збільшує баржообіг і, як наслідок, ефективність роботи флоту в цілому.

Треба наголосити, що ми не розглядаємо нашу перевалку як єдину для цієї логістичної моделі. Нікого силоміць не змушуємо. Клієнти можуть обирати будь-яку перевалку за їх бажанням.

Насправді ми дуже зацікавлені у збільшенні кількості точок, з яких ми скоріше можемо вантажити каравани для «прямого варіанту». Але більшість наших клієнтів все ще використовує стару схему – з Рені та Ізмаїлу до терміналу Констанци.

***Latifundist.com: Чому?***

**Владислав Бєлах:** Трейдери частково компенсують фермерам демередж або за рахунок ціни, або як вартість простою. Умовно – довше час очікування – трохи вища ціна. Це психологічно

заспокоює, проте з економічної точки зору, на мій погляд, проблему не вирішує.

За «прямим варіантом» суттєво менший строк доставки вантажів до кінцевих споживачів. Але в жодному разі ми не ставимо питання про заміщення. Це вибір клієнта. Робимо наголос на альтернативній логістичній моделі, яка створює для власника вантажу нові можливості.

***Latifundist.com: Чому ж тоді власники вантажу обирають традиційну логістику?***

**Владислав Бєлах:** Фермери, на жаль, не звикли вирішувати питання організації морського фрахту і експортних продажів. Цим завжди займалися трейдери. Проте поступово все більше учасників ринку стають послідовниками нашої логістичної філософії (сміється – ред.).

Я завжди, ще до роботи в УДП, казав, що українським виробникам потрібно вчитись вибудовувати власні експортні логістичні ланцюги. Інакше розвитку не буде. Це стосується і УДП: якщо не створювати комплексні логістичні моделі, флот не буде конкурентноздатним.

***Latifundist.com: В чому вигода УДП від перевалки борт-борт?***

**Владислав Бєлах:** Ми взагалі не зацікавлені стояти! Демереджі не компенсують наші недоотримані прибутки. Як я вже казав, ми зацікавлені у плановій, стабільній роботі за умовою, що наш флот швидко обертається. Від цього залежить зростання обсягів перевезених вантажів, який є другим показником після прибутковості. Щоб каравани рухалися чітко за графіком, вчасно ставали під завантаження/розвантаження.

Наша модель – з Кілії на морське судно у Констанці – ідеальна з цієї точки зору. До речі, ці погляди поділяють і наші давні партнери в ДП «Ізмаїльський МТП». Як і ми, вони зацікавлені у постійному і прогнозованому задіянні причалів, навантаженні барж. В єдиному графіку, який жорстко виконуються без простоїв

чи відтермінувань. Не виключаю, що найближчим часом ми з ними реалізуємо спільні проекти, які наразі обговорюємо.

***Latifundist.com: Учасники ринку нарікали на захмарні ставки фрахту по Дунаю. Як вони змінювалися у вас протягом року? Скільки складають наразі?***

**Владислав Білах:** Щодо ставок, то після запуску «зернової ініціативи» вони коливаються в досить вузькому діапазоні. На рівні €30/т для важкого зерна.

Ми ніколи не штовхали ставки вгору, не розганяли ринок, як хтось помилково вважає. УДП переглядало ставку відповідно до ситуації на ринку. А як по-іншому? Продавати вдвічі дешевше, щоб хтось спекулював на нашому фрахті? Але ми ніколи не були і не є зацікавлені у споті, навіть якщо він демонструє занадто високі ставки.

Хочу, щоб бізнес нас почув! Нам потрібні системні вантажопотоки, власники вантажу, довгострокові контракти на перевезення. Ми прибрали практику роботи з посередниками, відчуження флоту в інтересах третіх осіб сьогодні неможливі. Ми завжди це казали і продовжуємо далі дотримуватися цієї політики.

***Latifundist.com: Українські компанії почали будувати та розвивати власні термінали в дунайських портах. А чи інвестує український бізнес в приватний флот?***

**Владислав Білах:** Флот це навіть не термінал! Флот – це велика і складна історія. Одна агарна компанія минулого року взяла в оренду 3-4 баржі, щоб нібито бути логістично незалежною. Питання, що ви будете з баржами робити? А буксирна тяга, екіпажі, а технічне обслуговування, матеріальне забезпечення? Так, великі гравці з великим досвідом, як [«НІБУЛОН»](#), звісно, будуть намагатися створити повністю власну логістику. Але це шлях однозначно не для всіх. Жодного сенсу не бачу в інвестиціях у флот для тих, хто цим не займався. Краще приходьте до нас (сміється – ред.).

***Latifundist.com: А щодо вас, скільки флоту ви здатні завантажити роботою?***

**Владислав Бєлах:** Можемо вдвічі збільшити тоннаж – з 200 до 400 барж. Я завантажу їх роботою. Це міф, що на Дунаї немає достатньої кількості вантажів. Його роками створювали люди, які мали на меті грабувати та знищувати УДП.

***Latifundist.com: Скільки вашим флотом перевезено аграрних вантажів за рік?***

**Владислав Бєлах:** Експортних аграрних вантажів УДП перевезло понад 1 млн т. Враховуйте, що це результат фактично за 9 місяців, адже в березні нам довелося передислокувати флот з Середнього на Нижній Дунай.

Це дуже добрий результат, враховуючи, що раніше УДП майже не займалося експортом зернових, а також умови, в яких нам довелося працювати. Це і шалені черги на розвантаження у Констанці, і рекордне по тривалості мілководдя, і, як наслідок, менше завантаження. В авральному режимі в квітні-травні ми шукали і закуповували метал, ремонтували флот, якого катастрофічно не вистачало, вводили в експлуатацію баржі і збільшували тим самим власну провізну спроможність.

***Latifundist.com: Наскільки реально дійсно запустити модернізацію УДП? Багато років були лише розмови.***

**Владислав Бєлах:** Цілком реально, ми б хотіли це зробити одразу, але коли навколо руїни, флот по 10-15 років гниє у причалів, потрібен підготовчий етап. Процес запущений, чекаємо на остаточні пропозиції, експертизи.

***Latifundist.com: А гроші?***

**Владислав Бєлах:** В минулому році УДП отримало понад мільярд гривень прибутку. Плануємо направити ці кошти в розбудову флоту. І одночасно співпрацювати з міжнародними фінансовими донорами. Всі погоджуються з тим, що Україні потрібен потужний

річковий флот на Дунаї, щоб розвивати економічну інтеграцію з країнами ЄС. На сьогодні Дунайський шлях стає більш привабливим, тому що не має бар'єрів для доступу українських товарів на ринки ЄС.

***Latifundist.com: На які вантажі, крім зерна, може робитись ставка у майбутньому?***

**Владислав Бєлах:** Давайте одразу визначимо: зерно – це стратегічне завдання держави. Ми альтернативний канал експорту. Допоки агресор у Чорному морі, для України зберігаються ризики. Тому частина флоту має бути зарезервована за цим напрямом.

Але ж залишається Середній Дунай. Наприкінці минулого року ми уклали контракт з HBIS Serbia на 500 тис. т Розглядаємо запуск програм по аграрним вантажам. Зокрема, шротовою програмою. Нам це пропонували виробники ще навесні минулого року, але тоді просто не було такої можливості. Тепер є. Якщо порівнювати вартість логістики із Західним кордоном – ми виграємо.

***Latifundist.com: Чого зараз найбільше не вистачає інфраструктурі Придунав'я? Нові термінали нібито з'явилися...***

**Владислав Бєлах:** Наразі я б зазначив нестачу складських приміщень. Відключення електроенергії призводять до того, що завантаження відбуваються у рваному ритмі. Тому потрібно більше можливостей для накопичення і зберігання вантажу. Ми також в цьому зацікавлені, щоб зменшити ризик простою флоту.

***Latifundist.com: Владиславе, ви не типовий менеджер для держкомпанії. Як вам працюється у державному секторі?***

**Владислав Бєлах:** Я в УДП не перетворився на чиновника і скажу твердо, не збираюся. Ми робимо все, щоб не бути класичною з точки зору неефективності держструктурою з її бюрократією, необоротністю, незацікавленістю у кінцевому результаті. Спитайте у будь-кого на ринку: УДП на рівні керівництва не має корупції, не має «відкатів», не має компаній-«прокладок». Це

складно уявити, але навіть в період рекордних ставок не існувало «вторинного ринку» фрахту УДП. Хоча бажаючих отримати преференції було чимало.

Ми сьогодні сервісні, гнучкі, готові йти назустріч і пропонувати клієнтам комплексні рішення. Режим максимального сприяння бізнесу і діалогу. Але працюємо лише «в білу» і на користь підприємства.

Звісно, існує і своя специфіка управління держпідприємством. Величезна кількість процедур, погоджень та перепогоджень. Іноді це може мати катастрофічні наслідки. Наприклад, якщо б весною ми чекали, не зняли флот з Середнього Дунаю, не запустили ремонти, а застрягли у процедурах погодження, то підприємство не досягло б і половини наявних результатів.

***Latifundist.com: Нещодавно виник [скандал навколо нардепа Миколи Тищенка](#). До цього «депутатська група», яку він очолює, влаштувала рейд по дунайських портах. Дунай – ринок, де всі один одного знають. Що ви думаєте з приводу цієї історії?***

**Владислав Бєлах:** Давайте без прізвищ. Скажу єдине. До нас ходило і буде ходити багато впливових людей і не тільки. З різних структур. Ходили до міністерства. Відповідь була однакова – умови для всіх єдині. Це принципова позиція, якої і керівництво галузі, і ми дуже чітко дотримуємося.

***Latifundist.com: Ви заявили, що на керівництво компанії здійснюється тиск у зв'язку з встановленням системи відеофіксації. Це дійсно так?***

**Владислав Бєлах:** Наведу вам простий приклад. Ми запровадили правило, що будь-яка несправність чи поломка судна має проходити фотофіксацію. Одразу кількість заявок на ремонти значно зменшилась! Вже нікому не треба ремонтуватись? Тобто роками подавалися фіктивні заявки не ремонти, матеріали списували, або ремонтували нашими матеріалами сторонні судна. Як вам?

Я про крадіжки палива вже не кажу. Ми розворушили це корупційне кубло, з якого годувалися, будемо відверті, і деякі правоохоронці. Тепер нам погрожують справами, погрожують, що ніхто за таких умов не захоче працювати – всі так звикли красти, що одразу звільняться. Але шляху назад не буде. Цього року і ремонті бази, і флот, і підмінний екіпаж – всі будуть з відеонаглядом.

***Latifundist.com: Минулого року ви звільнили менеджмент угорської дочки УДП через намагання вивести активи компанії. Чи перезапустили цей філіал?***

**Владислав Бєлах:** Всіх негідників звільнили, порушено ряд кримінальних справ за кордоном, з відповідальністю в Україні трохи складніше, бо ніхто в Україну повертатися не поспішає.

По будівлі УДП в центрі Будапешта всі сумнівні рішення зупинені, і по ним в тому числі триває кримінальне слідство.

Щодо невідгідної угоди на продаж – тривають суди. Щодо орендарів – всі обліковані, всі сплачують орендну плату. Наводимо лад, ремонтуємо енергомережі. Наші представництва сьогодні працюють набагато ефективніше. Займаються справами – агентуванням, вирішують питання з екіпажами, забезпеченням, закупівлею запчастин. По дочірнім компаніям триває комплексний аудит. Наша мета – структура УДП має бути прозорою і у кожного має бути зрозумілий функціонал.

***Latifundist.com: [Приватизували «Усть-Дунайськ»](#), як щодо УДП?***

**Владислав Бєлах:** УДП сьогодні – це стратегічний актив, потужний національний перевізник на Дунаї. Якщо держава готова бути ефективним власником, то безумовно має зберігати контроль за активом.

Безумовно, ми зацікавлені у стратегічних інвестиціях і стратегічному партнерстві. Але водночас чітко бачимо потенціал збільшення інвестиційної вартості активу. Саме тому спочатку акціонеру було запропоновано завершити етап перезавантаження



компанії, формування прозорої корпоративної структури, створення довгострокової бізнес-моделі (саме цим наразі займаємось). І вже після цього вивчати доцільність та розглядати можливість залучення інвестора.

Не виключаю, що з часом УДП буде і сама здатна купувати профільні активи і судноплавні компанії на Дунаї. Давайте ще подивимось!

Костянтин Ткаченко, Наталія Родак, [Latifundist.com](http://Latifundist.com)

---

## **«Зернова ініціатива»: через дії росіян світ щомісяця недоотримує мільйони тонн продовольства**

17,8 мільйонів тонн української агропродукції на 659 суднах було експортовано з портів Великої Одеси («Одеса», «Чорноморськ» та «Південний») до 40 країн світу з 1 серпня 2022 року. Всього з початку роботи «Зернової ініціативи» три порти відправили 659 суден з продовольством до країн Африки, Азії та Європи, а 643 – прийняли нових під завантаження продукцією українських аграріїв.

За умови повноцінного функціонування коридору обсяги

українського експорту на світові ринки мали становити 25-29 мільйонів тонн. Так, з жовтня українські порти змушені працювати на половину своєї потужності, зменшився обсяг флоту на вхід до портів під завантаження, зменшився обсяг експорту на 3 млн тонн щомісяця.

Головна причина – цілеспрямований саботаж російською стороною інспекцій суден в Босфорі, що призводить до стабільно великої черги з понад 100 суден.

«Починаючи з жовтня 2022 року делегація росії в Спільному координаційному центрі (СКЦ) почала штучно гальмувати процес інспекції суден. По-перше, як тільки обсяг експорту почав зростати російська сторона скоротила кількість інспекційних команд з 5 до 3 без будь-якого пояснення. По-друге, штучно збільшують час на проведення самих інспекцій через перевірку показників роботи суден, які не регламентовані документами СКЦ та не мають жодного відношення до зернової угоди. Так на перевірку одного судна йде від 4 годин, а в день відбувається 5-7 перевірок при мінімально необхідних 16-18. Непоодинокі випадки коли росіяни просто відмовляються працювати з вигаданих причин, коли всі інші сторони в СКЦ підтверджують умови для продовження інспекції.

Проблема вирішується збільшенням інспекційних груп та кількістю інспекцій в день. Ми неодноразово звертались до наших партнерів по угоді і вони готові до цього. В листопаді, коли в Босфорі очікували понад 200 суден, ООН та Туреччина самостійно провели за два дні 86 інспекцій та довели, що це цілком реально», – пояснив Руслан Сахаутдінов, представник України в СКЦ.

Станом на 18 січня в Босфорі на інспекцію СКЦ очікує 121 судно (28 – з агропродукцією на борту, 93 – судна, які йдуть до портів під завантаження). Середній час очікування – від 2 до 5 тижнів, що також призводить до мільйонних збитків вантажовласників.

Черга спостерігається починаючи з листопада 2022. Це відображається на обсягах експорту. Так, в листопаді порти експортували на 47% менше агропродукції, ніж в жовтні, коли ці проблеми починались. Якщо в жовтні було недоекспортовано майже 2 млн тонн агропродукції, то в листопаді та грудні це вже по 3 млн тонн на місяць. Така тенденція зберігається також у січні.

Нагадаємо, 22 липня в Стамбулі за пропозиції ООН Україна, Туреччина та Генеральний секретар ООН Антоніу Гуттереш підписали Ініціативу про безпечне транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів «Одеса», «Чорноморськ» та «Південний».

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

<https://mtu.gov.ua/news/33971.html>

---

# Англійський суд арештував активи власників зернового терміналу в Одеському порту на понад \$118 млн

Високий суд Англії минулого тижня видав наказ про арешт активів Сергія Грози та Володимира Науменка, власників компанії GNT Group і зернового терміналу «Олімпекс Купе» в Одеському порту, задовольнивши позов кредиторів GNT Group – американських інвестиційних компаній Argentem Creek Partners (ACP) та Innovatus Capital Partners. Про це повідомила прес-служба ACP.

Як вказується, розслідування, ініційоване кредиторами, довело, що GNT Group ліквідувала все зерно, передане в заставу Innovatus, без погодження із кредиторами.

Розслідування показують, що все зерно, закладене Innovatus, було шахрайським шляхом ліквідовано власниками GNT Group. Тому у Innovatus не було іншого вибору, окрім як вимагати в Високому суді Англії наказу про замороження активів, щоб запобігти їх подальшому приховуванню Володимиром Науменком і Сергієм Грозою”, – заявила керуючий директор Innovatus Ана Фірмато.

Регіональний топ-менеджер ACP Джон Паттон додав, що ACP та Innovatus були змушені разом добиватися правосуддя після виявлення великомасштабної розтрати активів і численних корпоративних правопорушень.

Судове рішення дає нам можливість розпочати примусові дії. Після того як GNT Group передасть контроль над активами у Одеському порту відповідальним операторам, ми не вбачаємо суттєвих перешкод у роботі зернового коридору. Ми готові й

надалі співпрацювати з українською державою та інвестувати в Україну”, – констатував Паттон.

У АСР наголосили, що зерно, яке відвантажує Одеський порт, стало критичним аспектом переговорів між Україною, Росією та світовими лідерами через його значення для глобальної продовольчої безпеки. Розширення Чорноморської зернової ініціативи, яке дозволило частково відновити експорт українського зерна, підкреслює важливість забезпечення ефективної, прозорої та чесної роботи зернових терміналів України.

У грудні GNT Group, яка керує зерновим терміналом «Олімпекс Купе Інтернешнл» в Одеському морському порту, [заперечила](#) звинувачення американської інвестиційної компанії Innovatus Capital Partners у начебто незаконних діях стосовно заставного зерна на сумму \$25 млн, що зберігалось на терміналі.

«Олімпекс Купе Інтернешнл» – одна з найбільших приватних стивідорних компаній, що оперує зерновим терміналом у Одеському морському порту. Торік, за даними порталу «Порти України», компанія з показником 180 тис. тонн посідала 11 місце в рейтингу портових терміналів України за обсягами одночасного зберігання зернових.

---

**Україна має отримати політичні гарантії перед**

# будівництвом зернових хабів в Африці – Мінагропрод

Будівництво логістичних хабів для перевалки українського зерна, якими раніше зацікавилися Сенегал, Нігерія та Гана, не є складним чи витратним процесом, але перед їх створенням Україна має отримати гарантії від відповідних країн щодо їх передбачуваного та штатного використання. Про це заявив міністр аграрної політики та продовольства Микола Сольський, повідомляє [«Інтерфакс-Україна»](#).

Технічно хаби будуються недовго. Питання не в самому будівництві, а у двох речах: фіксації певних гарантій між двома країнами, що вони будуть побудовані та нормально функціонуватимуть. Другий момент: принципи оперування ним з боку України, чи це буде державна компанія, як у ній будуть задіяні приватні трейдери”, – пояснив Сольський на брифінгу у понеділок, 16 січня, присвяченому нещодавній поїздки делегації міністерства до африканських країн.

Він також зазначив, що більше інформації про інфраструктурні проєкти Мінагропрод повідомить у середині весни 2023 року, оскільки найближчими місяцями ще потрібно провести додаткові консультації з владою африканських країн, а також із бізнесом, зацікавленим в експорті українського зерна до Африки.

Делегація Мінагропроду під час поїздки до африканських країн підписала з Сенегалом меморандум [про співпрацю](#) у сфері сільського господарства. Крім того, Сенегал, Нігерія та Гана [зголосилися](#) розвивати співпрацю з Україною та висловили готовність до розширення своїх портів для інтенсифікації вивантаження та зберігання українського зерна.

За результатами візиту Україна найближчими місяцями [відправить](#) до Нігерії 25 тис. тонн зернових у рамках гуманітарної ініціативи Grain from Ukraine.

---

# Світ повертає обмеження для моряків з Китаю через коронавірус

Через кілька днів після того, як Китай скасував карантинні обмеження, пов'язані з COVID-19, зокрема дозволив морякам сходити на берег та проводити зміну екіпажу, інші країни, навпаки, почали повертати обмеження для мандрівників, які прибувають з Китаю, повідомляє [The Maritime Telegraph](#).

Відтепер члени екіпажів, що списуються або сходять на берег у портах Південної Кореї із суден, останній порт заходу яких був у Китаї, повинні пройти ПЛР-тест і карантин протягом одного дня. Вимога тестування не поширюється на екіпажі, що прибувають з інших країн.

Аналогічні обмеження для моряків введені і у Гонконзі. Якщо судно перебувало у Китаї протягом семи днів перед заходом до Гонконгу, члени екіпажу перед висадкою мають пройти ПЛР-тести і отримати негативний результат.

Південна Корея також поновила вимогу тестування на коронавірус для всіх, хто прилітає в країну з Китаю. Щоб сісти на рейс до Південної Кореї, доведеться показати негативні результати тесту, а також пройти тест після прибуття до країни. Аналогічні вимоги до тестування для мандрівників із Китаю були також запроваджені країнами від Японії до Тайваню, в США та Італії.

Таке рішення країни приймають через новий сплеск коронавірусу у Китаї після послаблення жорстких обмежувальних заходів.

З 8 січня тим, хто в'їжджає до Китаю, зокрема морякам, більше не потрібно проходити карантин – треба лише надати негативні результати ПЛР-тестів, отримані не більше ніж за 48 годин до подорожі. Екіпажі іноземних суден, які планують зайти до портів Китаю та провести тут зміну, мають пройти тестування не більш ніж за дві доби до того, як покинуть останній закордонний порт. З негативним результатом можна зійти на берег без карантину та інших обмежень.

Також в Китаї більше не використовуватимуть систему офіційного підтвердження для того, щоб екіпажі міжнародних судів могли змінитись, а лише проводитимуть інспекцію в'їзду-виїзду. Дозволено схід на берег, поновлено роботу сюрвеєрів та інші функції.

---