

ЛОГІСТИЧНА СКЛАДОВА ЗЕРНОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Попов Ю.О.

Національний авіаційний університет

The paper examines the problems and prospects of the development of logistical ways of exporting grain from Ukraine during a full-scale war. The influence of Ukraine on the world food crisis is determined

Протягом довоєнних років Україна постачала близько 15 % світового експорту кукурудзи та ячменю, а також 10 % пшениці. Різке зменшення поставок зерна з України з початком повномасштабної війни стало одним із ключових факторів підвищення глобальних цін на продовольство. За даними Всесвітньої продовольчої програми ООН, на початку 2022 року близько 280 мільйонів людей уже стикнулися з гострим голодом, і ця кількість може збільшитися на 17%, якщо військова агресія росії проти України продовжиться [1].

Human Rights Watch зазначає, що це вже загострило продовольчу кризу в регіонах Близького Сходу та Північної Африки. Наприклад, Ліван отримує 80% своєї пшениці з України, Єгипет закуповує значні обсяги пшениці та олії, Лівія експортує понад 40 % пшениці, а Ємен – не менше 27 % [2]. У північно-західній Сирії влада також залежить від української пшениці, яка постачається через Туреччину, яка імпортує 90% пшениці з України. Таким чином, перебої в постачанні продукції через російсько-українську війну можуть мати масштабні та довготривалі наслідки для світових цін, останні ринки агропродовольчої продукції є висококонцентрованими. Адже незначні зміни в попиті та пропозиції можуть суттєво вплинути на стабільність ринку та привести до загострення продовольчої кризи в світі подібно до того, що спостерігалось у 2010-2011 роках. Ця криза спричинила харчові бунти в ряді країн і стала одним із факторів, що призвів до «арабської весни» та міграційної кризи в Європі.

За останнє десятиліття в Україні сформувалася надійна логістична система, яка включає транспортування зерна залізничним, автомобільним і річковим транспортом, а також експорт через морські порти. Але в умовах війни експорт зерна став критично залежним від політичних факторів, зокрема від дій росії, яка шантажувала світ загрозами припинення функціонування морського зернового коридору, щоб досягти своїх цілей: послаблення санкцій у фінансовій сфері, посилення сфери власного експорту та послаблення позицій України на світових зернових ринках. 17 липня 2023 року вона надала

Туреччині, Україні та ООН пролонгацію дія зернового договору, а вже 18 липня морський коридор припинив роботу. Через демонстрацію гарантій безпеки судноплавства в північно-західній частині Чорного моря експорт зерна врожаю 2023 року опинився під загрозою. Це безпосередньо стало загрозою для глобальної продовольчої безпеки. Невизначеність посилювали також автономні торговельні заходи ЄС, запроваджені на вимогу фермерів із п'яти країн, які обмежували експорт українського зерна по суходолу.

У 2024 році за прогнозами компанії ProAgro Group в Україні очікується врожай зернових на рівні 76 млн т. Минулорічний показник був абсолютно рекордним і склав 79,2 млн т. [3]. І постає питання зберігання та транспортування зерна. Традиційно експортні логістичні потоки були спрямовані на південь, що сприяло створеній інфраструктурі в Одеській, Миколаївській та Херсонській областях для зберігання та перевалки зернових і олійних культур. Така система дозволяла експортувати до 5 мільйонів тонн щомісяця. В умовах війни ефективного експорту зерна потрібні нові логістичні рішення.

У 2022-2023 роках діяла Чорноморська зернова ініціатива між ООН, Туреччиною та росією, яка дозволила експорт через безпечний морський гуманітарний коридор у Чорному морі. За час ініціативи понад 1000 суден із зерном та іншими продуктами харчування вийшли з українських портів. У тому числі було експортовано майже 33 млн тонн зерна та іншої сільськогосподарської продукції. У січні 2024 року Україна відновила додатковий обсяг експорту моря завдяки роботі українського морського коридору. Крім того, був запущений проект страхування суден, що заходять до українських портів, для захисту від воєнних ризиків. Попит на водний фрахт поступово відновлюється завдяки торгівлі ранніми зерновими культурами. Водночас обстріли суден у Червоному морі призвели до зростання тарифів на фрахтування панамаксів.

З початком повномасштабної війни радіус використання автомобільного транспорту для перевезення зерна зріс у 2,5 рази протягом з довоєнним рівнем і становить 1000 км. Однак висока вартість палива з його застосуванням негативно впливає на прибутковість. Експорт зерна можливий автомобільним транспортом, але витрати можуть зробити цей варіант малоприбутковим або навіть збитковим. Таким чином, автомобільного транспорту є переважно внутрішнім перевізником, доставляючи продукцію до місця перевантаження на залізницю або «сухі порти».

Програма «Шляхи солідарності» спростила експорт української сільськогосподарської продукції, що призвело до різкого падіння світових цін на продовольство. Зростання імпорту українських сільгосптоварів до ЄС спричинило зниження ціни в деяких державах-членах, викликавши фермерські протести та тимчасові заборони на

імпорт. Для реалізації цієї схеми Єврокомісія виділила 156 млн євро постраждалим фермерам і запропонувала механізм захисту ринку.

Україна та Молдова домовилися про знижку 27 % на перевезення українських вантажів через територію Молдови, зокрема до румунських портів. Також планується будівництво прикордонного переходу через річку Дністер. У жовтні 2023 року було оголошено про запуск нового «зернового коридору» для експорту через Молдову до Румунії. Крім того, на станції Чоп почав працювати логістичний хаб з широкими і вищими коліями для перевалки сільськогосподарської продукції. На Закарпатті запрацював новий мультимодальний термінал «Термінал Чорнотисів», який завдяки вигідному розташуванню на кордоні з Угорщиною та Румунією має великі перспективи для міжнародної торгівлі.

Висновки

Витрати аграріїв на зерноперевезення ще довго не скоротяться до довоєнного рівня, бо це потребуватиме щонайменше відновлення всієї транспортної інфраструктури України. Але навіть помірне здешевлення логістики дозволить зерновиробникам покращити власну рентабельність, а українському зерну – зміцнити свої позиції як на внутрішньому, так і на світовому ринках.

Для повного відновлення експорту зерна після війни необхідно:

- вести переговори про скасування тарифних і нетарифних обмежень з боку ЄС і країн G7 на кілька повоєнних років для закріплення торговельних преференцій;

- налагодити діалог з міністерствами та фермерськими об'єднаннями Польщі, Словаччини, Угорщини, Болгарії та Румунії щодо заборони на експорт українських сільгосптоварів;

- поглибити співпрацю з країнами ЄС щодо розвитку «вдоволеної солідарності» для збільшення експорту залізничним і автомобільним транспортом під час відбудови.

Список використаних джерел

1. *United Nations World Food Programme.* URL: <https://ru.wfp.org/nutrition> (Assessed: 07.10.2024).

2. *Ukraine/Russia: As War Continues, Africa Food Crisis Looms.* URL: <https://www.hrw.org/news/2022/04/28/ukraine/russia-war-continues-africa-food-crisis-looms> (Assessed: 08.10.2024).

3. *Загальна потужність зберігання наявних зерносховищ перевищує 50 млн т.* URL: <https://agroportal.ua/news/ukraina/zagalna-potuzhnist-zberigannya-nayavnih-zernoshovichch-perevishchuye-50-mln-t> (Assessed: 07.10.2024).

4. *ЄС готує план зі збільшення експорту українських продуктів наземним маршрутом / Bloomberg.* URL: <https://www.rbc.ua/ukr/news/es-gotovit-planuvelicheniyu-eksporta-ukrainskih-1652237695.html> (Assessed: 08.10.2024).