

Інформаційний лист № 4-2023

Що буде далі з експортом зернових із України після поновлення Росією блокади та атак на портову інфраструктуру?

Гайнц Штрубенгоф

вересень 2023

17 липня 2023 року Росія відмовилася продовжити зернову угоду, укладену за посередництва ООН та Туреччини в липні 2022 року, і тим самим скасувала всі гарантії безпеки для суден, що прямують до українських портів на Чорному морі. Цьому передували численні затримки в центрі контролю в Стамбулі, що свідчили про зацікавленість Росії у припиненні угоди в цілому. Схоже, вона все ж вирішила піти на певні зовнішньополітичні втрати в Африці й Азії, зумовлені таким рішенням. Воно було покликане суттєво послабити експортну економіку України, частка сільського господарства в якій під час війни зросла з 40% до 60%. Водночас російський експорт мав отримати вигоду від підвищення цін на світовому ринку і зайняти частку, що належала досі Україні.

Українські виробники та трейдери особливо сильно постраждали від такого рішення на початку збору врожаю. Портові елеватори були переповнені, адміністрація портів була готова до відвантаження продукції на кораблі. Однак обстріли портових елеваторів і знищення запасів зерна в чорноморських портах в районі Одеси зруйнували ці плани. Під обстріли потрапили й Дунайські порти поблизу кордону з Румунією (Ізмаїл та Рені). Поновлення блокади та атак на портову інфраструктуру призвели до драматичних цінових наслідків на українському ринку через різке зростання транспортних витрат та проблеми з логістикою. Ціни на зернові та олійні культури знову впали нижче собівартості, як це було на початку війни.¹

Таблиця 1: Результати реалізації Чорноморської зернової ініціативи (Одеса, Чорноморськ, Південний/Южний) з липня 2022 до липня 2023 року

експорт зернових і олійних культур	32,9 млн. тон
в т.ч. в країни, що розвиваються	59 %
в т.ч. кукурудзи	16,9 млн. тон
в т.ч. пшениці	8,9 млн. тон
в т.ч. рослинної олії	3,3 млн. тон

Джерело: Координаційний центр Чорноморської зернової ініціативи

¹Собівартість складається з постійних і змінних витрат. Якщо не вдається компенсувати навіть змінні витрати, обробіток землі втрачає сенс, і вона занепадає.

Чорноморська ініціатива зробила значний внесок у міжнародну продовольчу безпеку в період з липня 2022 по липень 2023 року. Впродовж цього часу до країн, що розвиваються, було поставлено 19,4 мільйонів тон зернових та олійних культур. Це послабило ціновий тиск на міжнародному ринку й дало можливість забезпечити продовольством близько 100 мільйонів жителів Глобального Півдня. В Україні угода запобігла виведенню цінних сільськогосподарських земель з господарчої діяльності.

Таблиця 2: Обсяги перевезень української аграрної продукції (у тонах, з січня до травня 2023 року і загалом з лютого 2022 року)

	23.01	23.02	23.03	23.04	23.05	загалом з 22.02
вантажні автомобілі	422.997	465.462	483.404	229.811	186.096	6.041.787
залізниця	1.069.546	1.020.485	1.075.273	644.344	638.585	13.078.469
морські порти	3.959.209	4.802.926	5.792.583	4.568.184	3.526.874	62.254.127
дунайські порти	1.082.656	1.500.133	1.987.262	1.642.499	2.221.651	18.824.046
порти Одеської області	2.863.578	3.300.291	3.749.906	2.880.284	1.305.223	37.598.875
інші	12.975	2.503	55.416	45.401		5.831.206
річковий транспорт	31.712	41.106	100.370	89.438	85.251	652.827
загалом за місяць	5.483.464	6.329.980	7.451.630	5.531.778	4.436.806	82.027.210

Джерело: Міністерство аграрної політики та продовольства України, 31 травня 2023 року

Морські порти мають першорядне значення для українського експорту. Найбільша частка експорту припадає на порти Одеси, слідом за ними йдуть дунайські порти. Дунайські порти особливо важливі для подальшого транспортування вантажів до румунського морського порту Констанца та Туреччини. Російські ракетні обстріли та напади безпілотників на українські порти завдали неабиякої шкоди транспортній логістиці. Тому тепер вкрай важливо забезпечити подальше функціонування й оптимальне використання залізничних і автомобільних «шляхів солідарності» ЄС.

Але в останні місяці виникли додаткові проблеми і на західних кордонах України, передовсім з боку представників фермерських асоціацій Польщі, котрі звинувачують український експорт у падінні цін на своїх ринках, ігноруючи той факт, що ціни формуються не на польсько-українському кордоні, а на світовому ринку. Залишається сподіватися, що ця політично зумовлена полеміка вщухне після парламентських виборів у Польщі 15 жовтня 2023 року.

Європейська Комісія частково піддалася тиску з боку східноєвропейських фермерських асоціацій і призупинила до 15 вересня 2023 року експорт чотирьох продуктів (пшениця, кукурудза, ріпак, насіння соняшнику) з України до п'яти країн (Польща, Румунія, Словаччина, Болгарія, Угорщина). Втім, збережено можливість експорту транзитом через ці країни до інших країн ЄС, адже в ЄС вирощується лише половина олійних культур, потрібних для внутрішнього споживання. Для функціонування європейської кормової та харчової промисловості й виробництва біопалива потрібні олійні культури з України. Високим залишається й попит в ЄС на українську кукурудзу та фуражну пшеницю для потреб тваринництва. Цікаво, чи вдасться Європейській Комісії запобігти запровадженню національними урядами на власний розсуд інтервенцій на своїх національних ринках після 15 вересня 2023 року. Адже це явно суперечило б законодавству ЄС. Повноваження на ухвалення таких рішень має лише Європейська комісія.

Деякі спостерігачі сподіваються, що Чорноморську зернову ініціативу вдасться ще раз відродити завдяки реалізації дипломатичних ініціатив з боку ООН і Туреччини. Однак Росія мало зацікавлена в цьому до завершення війни, а отже, і можливість ухвалення такого рішення шляхом переговорів відповідно мало ймовірна. Тому цілком логічно, що українська сторона робить все можливе для максимального використання автомобільних і залізничних перевезень, а також румунського морського порту Констанца. Залишається надія на те, що міжнародні партнери, в тому числі найближчі сусіди, нададуть всю можливу допомогу з метою забезпечення для України вивозу своєї продукції з метою отримання валютної виручки і реалізації вагомого внеску в міжнародну продовольчу безпеку. Наразі обговорюється також можливість надання українським виробникам і трейдерам субсидій на транспортування або зберігання, які могли б позитивно вплинути на цю ситуацію.

Іноді також висловлюються сподівання, що Україна сама зможе забезпечити захист торговельних суден у Чорному морі. 12 серпня 2023 року Україна оголосила, що організує «гуманітарний коридор» для суден, які з початком війни застрягли в українських чорноморських портах. Хоча окремі кораблі, що з початку війни були пришвартовані в українських морських портах, вже змогли скористатися цим коридором, навряд чи це зможе суттєво поліпшити ситуацію для суден-зерновозів.

Перш ніж розглянути питання про можливість експорту цьогорічного врожаю без використання чорноморських портів, потрібно відповісти на питання про очікуваний обсяг врожаю збіжжя в Україні в цьому році.

Таблиця 3: Баланс виробництва зернової продукції в Україні 2023/24

	баланс на початок періоду	виробництво	внутрішнє споживання	експорт	баланс на кінець періоду
пшениця	1,65 млн. тон	21 млн. тон	8,1 млн. тон	10,5 млн. тон	4,13 млн. тон
кукурудза	1,39 млн. тон	27,5 млн. тон	5,5 млн. тон	19,5 млн. тон	3,89 млн. тон

Джерело: USDA, серпень 2023 року, оціночні дані

Через війну повторити рекордний врожай 2020/21 років не вдасться, але в цілому перспективи на добрий врожай в Україні в цьому році досить непогані. Попри втрату окупованих та замінованих територій та зниження інтенсивності виробництва через різке зростання цін на засоби виробництва й брак ліквідності в цьому сезоні для потреб експорту надійде 49 мільйонів тонн зернових та олійних культур. Це понад 4 млн. тон на місяць.

Таблиця 4: Обсяг експорту аграрної продукції з України 2023/24 (млн. тон)

зернові	31,815
олійні культури	6,850
олійні шроти	4,875
рослинна олія	5,195
цукор	0,250
загалом	48,985

Джерело: USDA, липень, оціночні дані

Звідси випливає очевидна необхідність використання всіх можливостей для експорту як через дунайські порти, так і через морський порт у Констанці, а також наземним транспортом: вантажними автомобілями й залізницею. З огляду на те, що олійні культури мають вищу вартість порівняно із зерном (співвідношення між цінами на олійні культури та зерно становить приблизно 2:1 за тону) експорт олійних культур, ймовірно, зміститься в бік залізничних та автомобільних перевезень через західний кордон, а експорт зерна – в бік Констанци. В цілому, однак, можна стверджувати, що експортних потужностей для повного експорту цього річного врожаю в повному обсязі навіть за умови максимального завантаження існуючої транспортної інфраструктури швидше всього буде недостатньо.

Джерела:

1. Міжнародна зернова угода
<https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>
2. Міністерство аграрної політики та продовольства України
https://public.tableau.com/views/vl_Export_of_Agriproducts_v2/Dashboard1?:language=en-US&:display_count=n&:origin=viz_share_link:showVizHome=no&:embed=true
3. Інформаційно-аналітичне агентство «АПК-Інформ»
<https://www.apk-inform.com/en/dashboards/1532596>
<https://www.apk-inform.com/en/dashboards/1528882>
<https://www.apk-inform.com/en/dashboards/1532838>
4. Європейська Комісія
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_3059
<https://data.europa.eu/data/datasets/cereals-supply-and-demand?locale=en>
5. Міністерство сільського господарства США: оціночні дані щодо пропозиції й попиту
<https://www.usda.gov/oce/commodity/wasde>

Дисклеймер

Це дослідження публікується за відповідальності Німецько-українського агрополітичного діалогу (АПД). Будь-які точки зору та результати, висновки, пропозиції чи рекомендації в дослідженні належать авторам і не обов'язково збігаються з думкою АПД.

Виконавці