



Центр
Економічного
Відновлення

easyBUSINESS IN UA

АНАЛІЗ ВПЛИВУ ВІЙНИ НА АГРОСЕКТОР УКРАЇНИ

Грудень 2022

1

**Вплив підвищення
вартості логістики на
агровиробників**

2

**Інші проблеми
агровиробників та
прогнози на 2023 рік**

3

**Проблеми політики
та вплив війни на
діяльність виробників**

Зміст

Executive summary: Ключові проблеми

КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ АГРОСЕКТОРУ ПІСЛЯ ПОЧАТКУ ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ РФ



Збільшення вартості логістики

- Вартість перевезень зернових після початку війни у гривні **зросла в понад 4 рази**
- Середня вартість оренди зерновозів УЗ у вересні **сягнула більш ніж 10 000 грн** – 110% зростання порівняно з серпнем



Обмежений доступ до фінансів

- Через **обмежений обсяг банківських ресурсів та здорожчання капіталу**, ставки кредитування зросли більш ніж вдвічі
- Пільгові програми, запропоновані Урядом, **не покривають повністю потребу в фінансуванні**



Збільшення вартості засобів виробництва

- Найбільш суттєво **зросли ціни на добрива** (наприклад, більш ніж вдвічі для кукурудзи) **та пальне**
- Прогнозоване у 2023 зменшення вартості засобів виробництва **не призведе до зменшення собівартості до рівня 2021**



Проблеми з відшкодуванням ПДВ

- За 9 місяців 2022 року **було відшкодовано 52 млрд грн ПДВ**, в той час як за аналогічний період 2021 – 111 млрд грн
- В останні місяці ситуація з відшкодуванням ПДВ проте **довші інтервали при відшкодуванні** не сприяють нормальній діловій активності



Фіксований валютний курс

- Купівля засобів виробництва відбувається за комерційним курсом, в той час як збут продукції – за офіційним
- Курсова різниця спричиняє **додатковий «податковий» тягар для агровиробників у розмірі до 20%**

Executive summary: Запропоновані рішення

ПОТЕНЦІЙНІ РІШЕННЯ, ЩО МОЖУТЬ ПОКРАЩИТИ СТАНОВИЩЕ АГРОСЕКТОРУ В КОРОТКО- ТА ДОВГОСТРОКОВІЙ ПЕРСПЕКТИВІ



Ініціативи для вирішення проблеми здорожчання вартості залізничних перевезень

1. Повний перегляд системи тарифоутворення на послуги перевезення
2. Впровадження цінової стелі для вартості користування зерновозами
3. Впровадження обмежень на участь в аукціонах окремих гравців ринку
4. Зниження стартових ставок на користування зерновозами
5. Збільшення пропозиції на аукціонах
6. Запровадження субсидій на користування вагонами
7. Запровадження системи інформування про оновлення швидкості
8. Вдосконалення системи планування перевезень УЗ
9. Запит на забезпечення вагонів зі сторони країн ЄС
10. Запровадження системи моніторингу попиту



Ініціативи, що покликані вирішити інші проблеми

1. Поступове зняття валютних обмежень і перехід до плаваючого валютного курсу
2. Відновлення механізму автоматичного відшкодування ПДВ
3. Покращення доступу для фінансування
4. Закупівля зерна для країн з продовольчою кризою
5. Постачання міжнародними організаціями українським аграріям за заниженою ціною засобів виробництва
6. Забезпечення ефективного функціонування та розширення «зернової» угоди
7. Продовження скасування тарифів та нетарифних обмежень з боку ЄС та країн G7

1

2

3



Центр
Економічного
Відновлення

easyBUSINESS IN UA

Вплив підвищення вартості логістики на агровиробників

- Структура формування ціни на залізничні перевезення
- Динаміка вартості користування вагонами
- Вплив війни на вартість залізничних перевезень
- Рекомендації для підтримки агровиробників

Після початку повномасштабної війни **вартість логістики зросла мінімум у 5 разів**, в основному – через блокування морських портів

ПОРІВНЯННЯ ВНУТРІШНІХ ТА СВІТОВИХ ЦІН НА КУКУРУДЗУ, USD/T



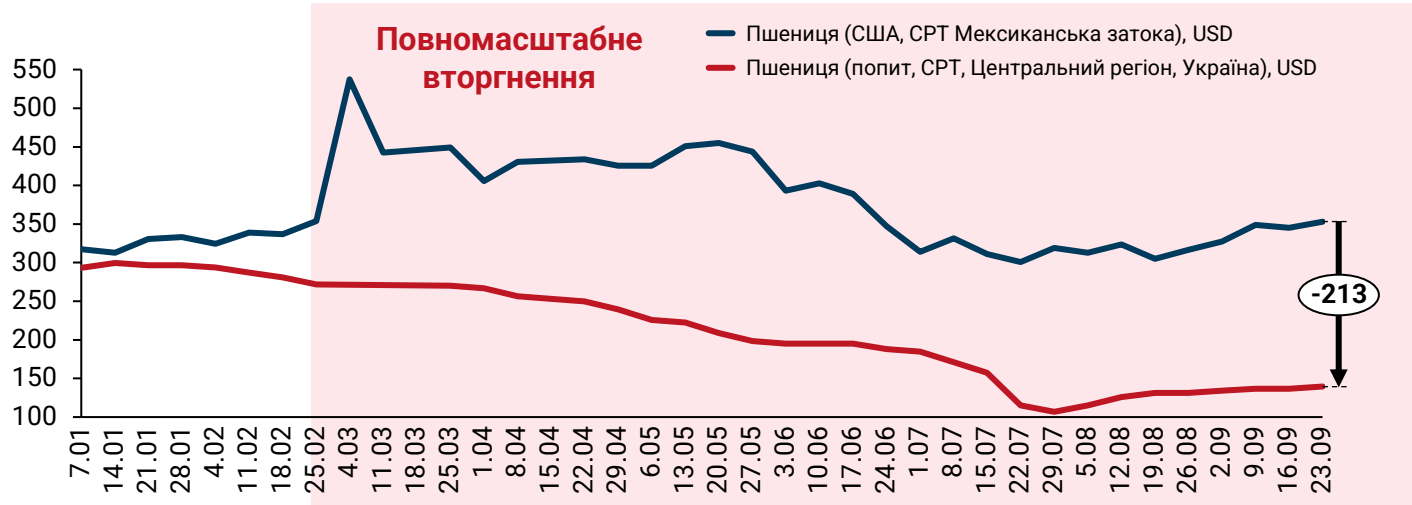
ЛОГІСТИЧНІ ВИТРАТИ НА ТОННУ ЗЕРНА



- В 2021 році вартість логістики до портів України складала 30-35 USD/т, після початку війни вартість логістики до портів ЄС зросла до поточних 180-200 USD/т станом на початок серпня 2022 року. Додатковий тиск на ціни створює новий врожай зерна, що лише збільшує розрив в цінах. Фактично витрати на доставку становлять близько 2/3 від ціни зерна, роблячи його виробництво в Україні не вигідним.
- Часткове розблокування портів не вирішує проблему. За словами експертів, **ширше коло аграріїв отримають доступ до портів лише через 2-3 місяці**. Більше того, багатьом аграріям потрібен час, щоб впевнитись у дієвості угоди. За розрахунками KSE Агроцентр, **зростання внутрішніх цін через розблокування портів буде на рівні ~100 USD/т**, тобто різниця між міжнародними та внутрішніми цінами може скоротитись до ~80-100 USD/т, що все ще значно вище за довоєнні ціни.

Внаслідок проблем з логістикою, внутрішня ціна на ключові сільськогосподарські товари суттєво знизилась

ДИНАМІКА ЦІН НА ПШЕНИЦЮ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ, USD/T



ДИНАМІКА ЦІН НА КУКУРУДЗУ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ, USD/T

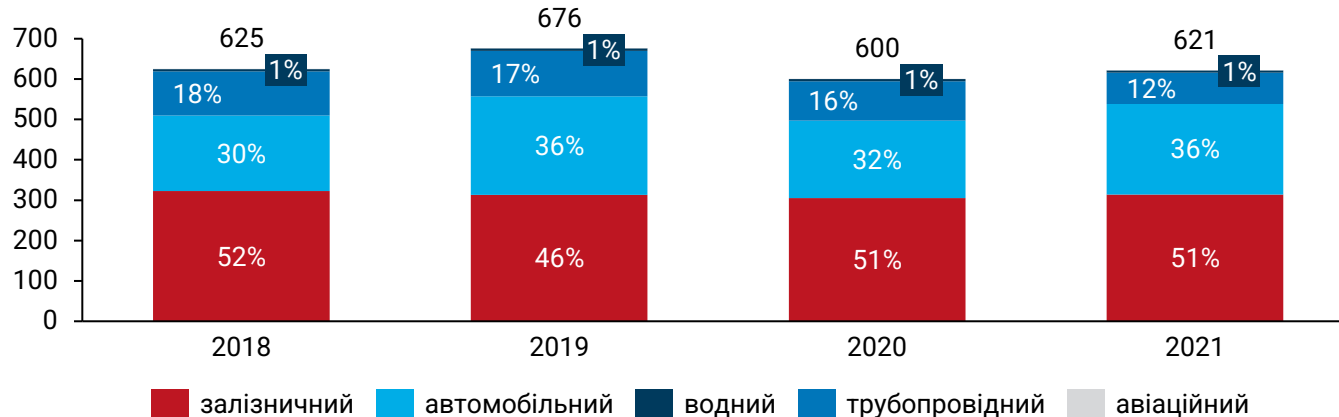


КОМЕНТАРІ

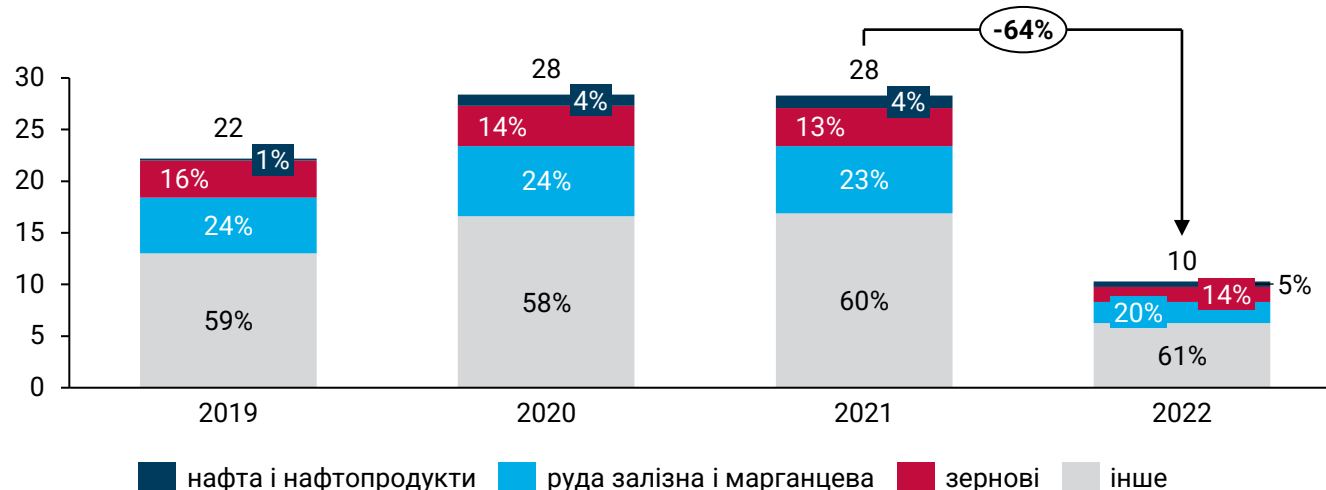
- З початку російської війни спред між світовими цінами на пшеницю та цінами в Україні зріс з **9% до 60%**. У випадку цін на кукурудзу, різниця цін зросла з **3% до 55%**.
- Ключовою причиною існування великого дисконту між цінами в середині країни та на зовнішніх ринках є **логістичні труднощі, пов'язані з експортом зернових**. Це стало наслідком блокування українських морських портів.
- Окрім збільшення логістичних витрат, **агровиробники зіштовхнулися з більш ніж подвійним підвищенням цін на добрива, а також на подвійне зростання цін на енергоносії**, що використовуються для сушки та підтримання температурного режиму зберігання.
- Незважаючи на незначне підвищення цін на зернові внаслідок відкриття морського сполучення в Україні, **агровиробники досі несуть збитки або ж отримують мінімальні прибутки**.
- Через відсутність даних по цінам експорту **CPT в українських портах***, визначити динаміку змін вартості внутрішньої логістики досить важко.
- Після початку дії «зернової угоди» різниця між внутрішніми та світовими цінами дещо знизилась, проте **ефект стане відчутним лише через кілька місяців**.

Залізниця залишається **незамінною** для перевезення вантажів, в тому числі сільськогосподарських культур

СТРУКТУРА ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ, МЛН Т



СТРУКТУРА ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УЗ ЗА ЛИПЕНЬ, 2019-2022, МЛН Т



КОМЕНТАРІ

- Залізниця залишається основним типом внутрішніх перевезень з часткою в більш ніж 60% у загальній структурі перевезень вантажів в Україні.
- Перевезення ж зернових вантажів залізницею за підсумками минулого року становило близько 11% від загальних обсягів.
- При цьому, основна частина (61%) обсягів транспортування зернових культур на експортних напрямках здійснюється саме за допомогою залізниці.
- У 2021 році залізницею було транспортовано вдвічі більший обсяг зернових порівняно з автомобільним транспортом – 33.6 млн т проти 17.1 млн т, та понад 10 раз більший за річковий (2.5 млн т).
- Залізниця була та лишається основним способом транспортування зерна на відстані понад 200 км, у той час як доставка зерна від місць тимчасового зберігання до локальних переробників може здійснюватися за допомогою автотранспорту.
- Попри падіння обсягів перевезень на понад 60% у липні 2022 року в порівнянні з відповідним періодом попереднього року, **товарна структура залізничних перевезень ключових вантажів залишилася майже незмінною.**

На ринку залізничних вантажних перевезень присутні 4 **ключові групи стейкхолдерів**

КЛЮЧОВІ ГРАВЦІ РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗЕРНОВИХ КУЛЬТУР

Агровиробники

Користувачами послуг залізничних вантажоперевезень виступають **агровиробники усіх категорій**:

- **Агрохолдинги** (>100 тис га)
- **Великі та середні підприємства** (10-100 тис га)
- **Малі підприємства** (1-10 тис га)
- **Мікропідприємства / фермери** (<1 тис га)

Постачальники послуг перевезення та супутніх послуг

АТ «Укрзалізниця» (УЗ) (в т.ч. Центр Транспортної Логістики) | ДП, за яким закріплена залізнична інфраструктура. Надає послуги перевезення і користування вагонами.

Оператори рухомого складу | Приватні компанії, що надають послуги користування вагонами та інші послуги з перевезення (експедирування, ремонт тощо).

Експедитори | Підприємства, що надають послуги з організації перевезень та не мають вантажних вагонів у власності.

Інші | Підприємства, що надають страхові, вантажно-розвантажувальні та інші послуги.

Покупці

Покупці на внутрішньому ринку | Представлені переробниками та іншими українськими компаніями, в тому числі **аготрейдерами**, що скуповують невеликі обсяги агропродукції у фермерів і також користуються послугами залізничних перевезень.

Покупці на зовнішніх ринках | Підприємства-резиденти інших країн, до яких експортується агропродукція з України.

Державні інституції

ДП «Прозорро.Продажі» | Онлайн платформа, через яку Укрзалізниця проводить аукціони на користування вантажних вагонів.

Міністерство інфраструктури | Формує та забезпечує реалізацію державної політики у сфері транспорту, в тому числі залізничного.

Кабінет Міністрів | Орган виконавчої влади України, що уособлює державу у володінні Укрзалізницею та затверджує членів наглядової ради акціонерного товариства.

Вартість залізничних вантажних перевезень складається з 3х компонентів

СКЛАДОВІ СОБІВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ

1

Послуги перевезення



- Укрзалізниця виступає природним монополістом на УЗ та є єдиною установою, що надає послуги перевезення.
- Вартість перевезення вантажів УЗ формується наступним чином:
 - **«Збірник тарифів»**, затверджений Міністерством інфраструктури, **містить фіксовані ставки, що залежать від маси, відстані та складової плати** – різні ставки в залежності від того, власний чи орендований вагон.
 - **На фіксовані тарифи накладаються змінні коефіцієнти**, які коригує Укрзалізниця, та які залежать від класу перевезеного товару.

2

Послуги користування вагонами



- Однією з основних складових загальної вартості перевезення виступає **користування (фактично короткострокова оренда) вагонів** у:
 - **Укрзалізниці** (та її дочірньої компанії: Центру Транспортної Логістики) – власник продукції має змогу взяти в користування потрібну кількість вагонів через участь в аукціоні на Прозорро.Продажі.
 - **Операторів рухомого складу** – приватні компанії самостійно встановлюють ціни на різні класи вагонів у приватних контрактах.
- У разі якщо виробник має власні вагони, при перевезенні залізницею їм сплачується лише **послуга перевезення** та інші логістичні витрати (завантаження/розвантаження, доставка до підприємства, тощо).

3

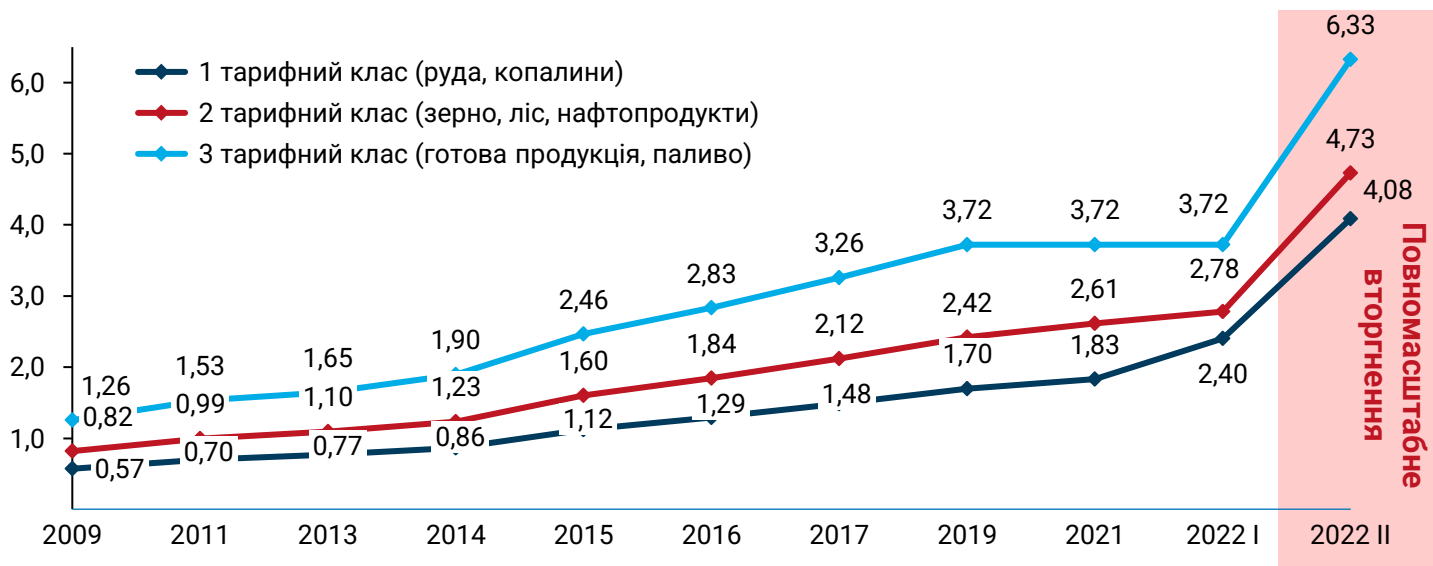
Інші витрати

Окрім двох основних компонентів, **виокремлюють й інші категорії витрат, що може понести виробник** при перевезенні вантажів:

- Збір за подачу й забирання вагонів локомотивом.
- Вантажно-розвантажувальні роботи.
- Охорона вагонів.
- Плата за експедиторські послуги.
- Страхування вантажів (опціонально).
- Інші збори та додаткові операції (заповнення документів, видача довідок тощо).

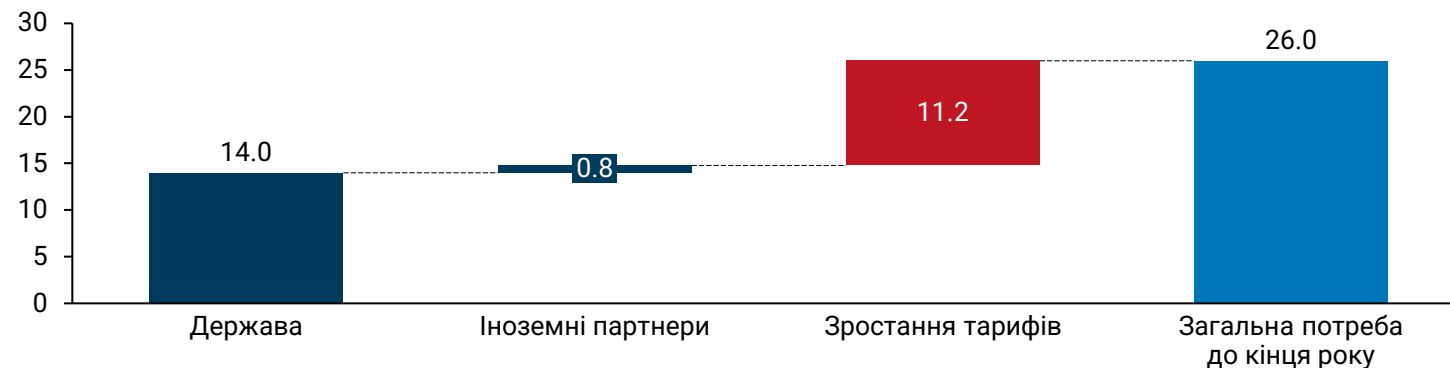
Послуги перевезення: Підвищення тарифів УЗ має на меті залучення 11.2 млрд грн до кінця року

ДИНАМІКА ЗМІН КОЕФІЦІЕНТІВ, ЩО НАКЛАДАЮТЬСЯ НА ФІКСОВАНІ СТАВКИ УЗ КОМЕНТАРІ



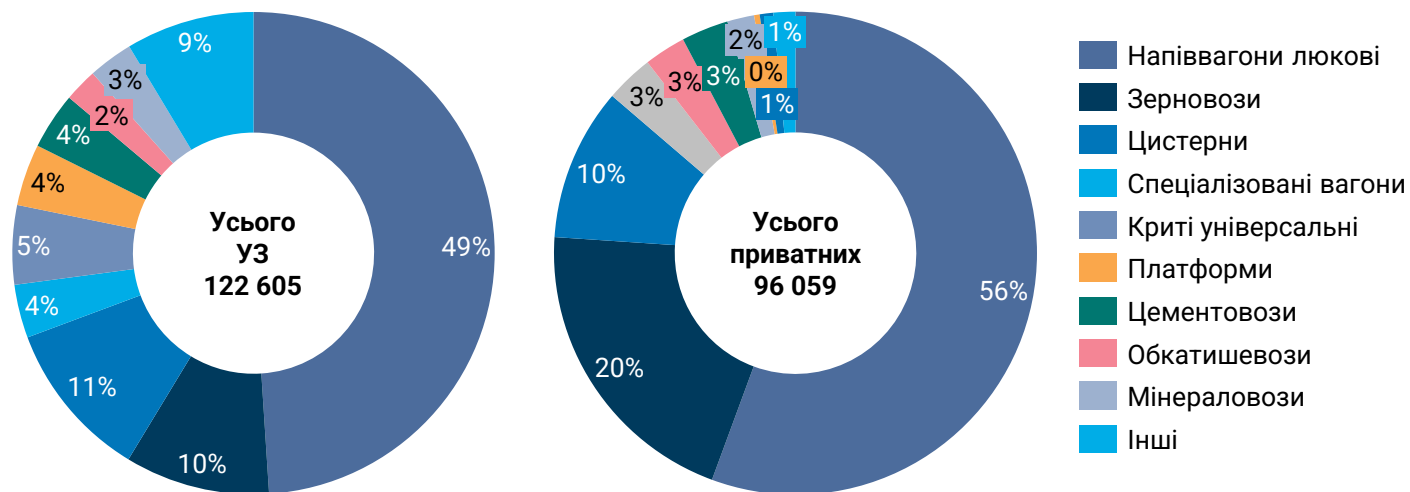
- Ставки на послуги перевезення Укрзалізниці є фіксованими – процес коригування вартості послуг відбувається через внесення змін до коефіцієнтів за видом тарифного класу вантажу.
- Система коефіцієнтів виділяє 20 тарифних класів, серед яких основними є 3. Укрзалізниця прагне до вирівнювання коефіцієнтів для всіх типів перевізників замість фундаментального перегляду всього тарифного збірника.
- З початку 2022 року тарифи на перевезення групи вантажів 1-го тарифного класу залізничних було підвищено на 9%. Оцінка додаткових доходів від підвищення тарифів склала 2 млрд грн у 2021 році та 12.3 млрд грн – у 2022 році.
- У липні 2022 коефіцієнти для всіх тарифних класів було додатково збільшено на 70%. Підвищення тарифів має на меті покриття 43% від суми дефіциту УЗ до кінця 2022 року.
- Попри підвищення на 70% з початку війни, частка тарифів на перевезення у структурі сукупної вартості залізничної логістики є незначною у порівнянні з вартістю оренди вагонів.

СТРУКТУРА ПОКРИТТЯ ПОТРЕБ УЗ ДО КІНЦЯ 2022 РОКУ, МЛРД ГРН

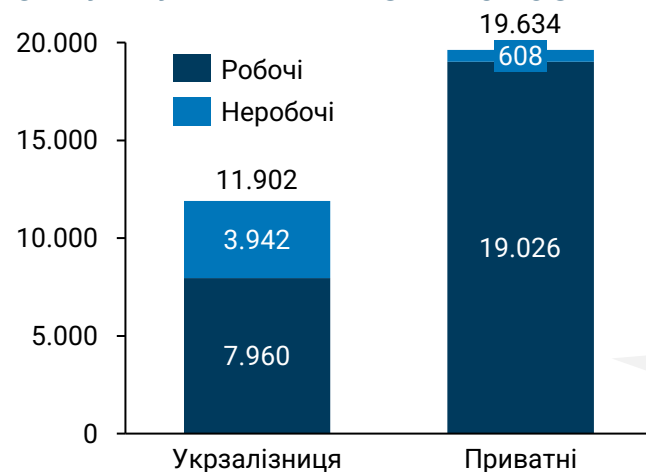


Користування вагонами (1): Приватний парк робочих зерновозів випереджає державний більш ніж вдвічі

ПАРКИ ВАГОНІВ УКРЗАЛІЗНИЦІ ТА ВАГОНІВ У ПРИВАТНІЙ ВЛАСНОСТІ



СТРУКТУРА ПАРКІВ ЗЕРНОВОЗІВ



Топ-5 операторів рухомого складу (з 48 української реєстрації станом на 2019 рік) **володіють 36% усіх приватних вагонів в Україні.**

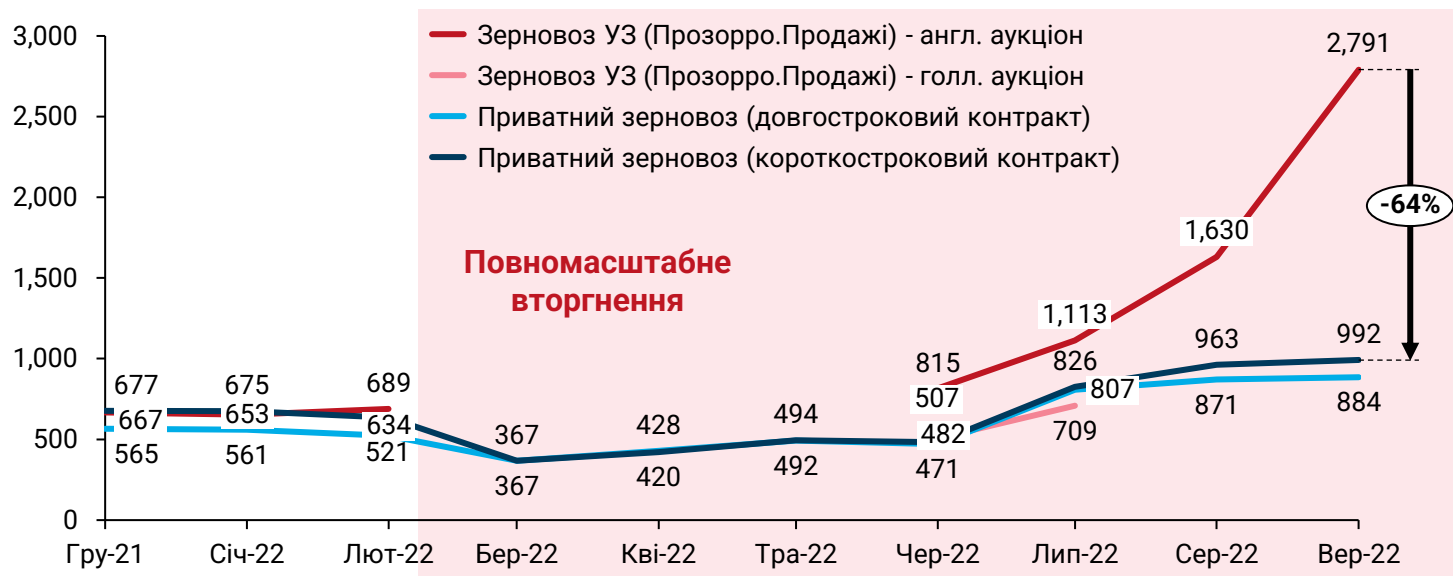
Топ-10 власників приватних зерновозів (зі 183) **володіють 55% від загальної кількості приватних зерновозів.**

КОМЕНТАРІ

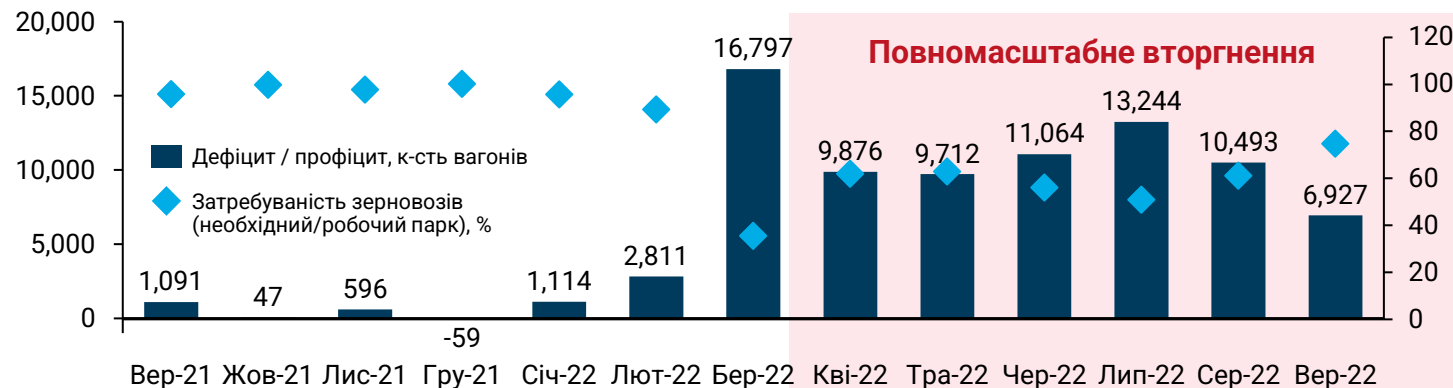
- Станом на вересень 2022 року, в реєстрі Укрзалізниці були наявні **11.9 тис вагонів-зерновозів та 6.5 тис критих вагонів**. З націоналізацією російських підсанкційних вагонів до їх кількості має додатися ще до тисячі вагонів обох типів.
- Близько 40% парку зерновозів у власності УЗ та її дочірніх компаній перебувають у незадовільному стані**, що призводить до домінування приватних власників вагонного парку в організації внутрішніх перевезень зернових.
- Незважаючи на те, що у приватній власності перебуває майже втричі більше зерновозів ніж в Укрзалізниці, **УЗ має змогу впливати на ринкові ціни користування вагонами операторів рухомого складу.**
- При визначенні власної ціни **оператори рухомого складу орієнтуються на вартість користування вагонами УЗ**, що визначається фінальними цінами аукціонів Прозорро.Продажі.
- Незважаючи на суттєвий власний вагонний парк, **приватні оператори також беруть участь в аукціонах УЗ, що створює вторинний ринок, та головним чином – збільшує фінальну вартість ставок на аукціонах**, що створює проблему в доступі до послуг УЗ менших гравців ринку.

Користування вагонами (2): Збільшення попиту та низька ефективність використання зерновозів призводить до збільшення вартості логістики

ВАРТІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ 1 Т ВАНТАЖУ В ЗЕРНОВОЗАХ, ГРН/Т БЕЗ ПДВ



ПРОФІЦИТ/ДЕФІЦИТ* РОБОЧОГО ПАРКУ ЗЕРНОВОЗІВ В УКРАЇНІ, К-СТЬ ВАГОНІВ



Джерела: RailInsider, Центр економічного відновлення

* - показник розраховується на основі середнього обороту зерновозів – неефективне використання вагонів (затримки на кордонах) призводить до меншого обороту, відповідно, до більшого профіциту (показник RailInsider)

КОМЕНТАРІ

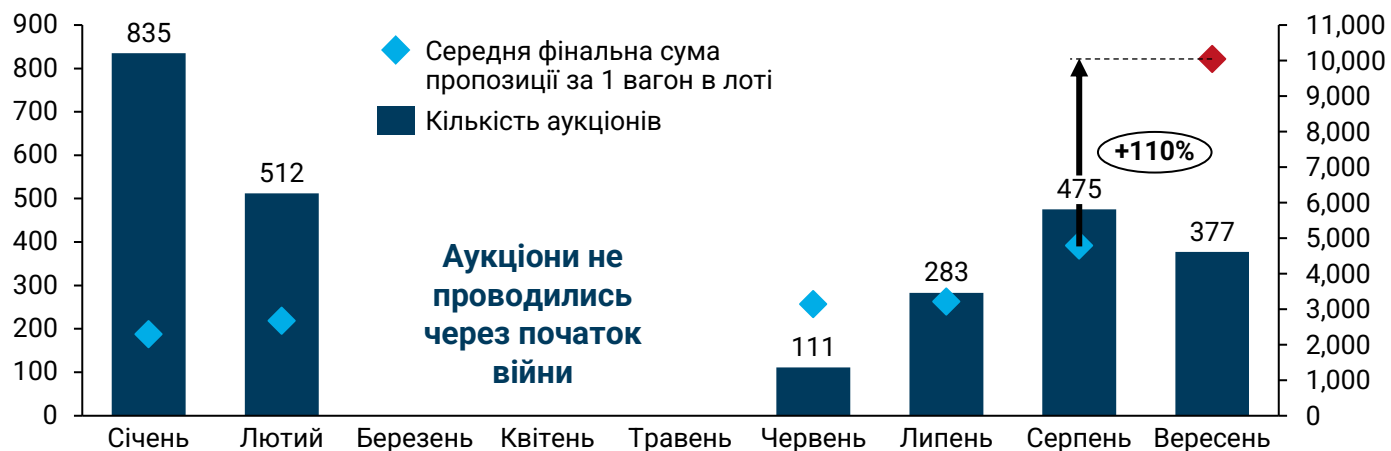
- Собівартість залізничного перевезення зернових має тенденцію до збільшення починаючи з червня 2022 року – більш ніж втричі для вагонів УЗ та вдвічі для вагонів приватних операторів.
- Зростання собівартості, перш за все, пояснюється тим, що в серпні-вересні зросли обсяги перевезення зернових на 50% в порівнянні з травнем-липнем – відбулося зростання попиту.
- Разом з тим, УЗ виставляє на аукціон усі наявні зерновози, про що свідчить наявність можливості користування цемента- та мінераловозами для перевезення зерна у жовтні. Однак ефективність перевезень УЗ є низькою, про що свідчить суттєвий профіцит* і низький оборот вагонів з початку війни.
- Варто зазначити, що собівартість логістики для приватних вагонів більш ніж на 60% менша за вагони УЗ. Попит на послуги УЗ перевищує попит на послуги приватних операторів через сприйняття послуг УЗ як більш надійних або ж своєчасних.
- Також різниця у собівартості частково пояснюється нижчими цінами на користування та власне перевезення вантажів при використанні приватних вагонів.

Користування вагонами (3): У вересні 2022 року спостерігалось **аномальне підвищення вартості** користування зерновозами УЗ

ФІНАЛЬНІ СТАВКИ* НА КОРИСТУВАННЯ ВАГОНІВ УЗ НА АУКЦІОНАХ, 2021-22, ГРН



ДИНАМІКА КІЛЬКОСТІ АУКЦІОНІВ НА КОРИСТУВАННЯ ЗЕРНОВОЗАМИ, 2022



КОМЕНТАРІ

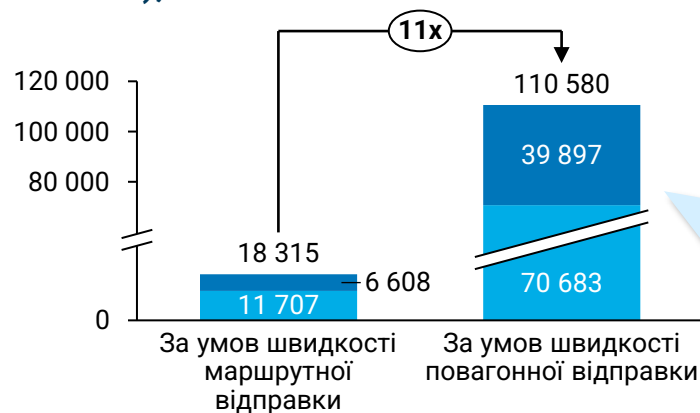
- До запровадження аукціонів через Прозорро.Продажі **компанії мали змогу укласти довгострокові контракти на користування вагонами**. Проте, ця практика наразі відсутня.
- Для участі прямої в аукціонах на порталі Прозорро.Продажі підприємство мусить відповідати певним **кваліфікаційним вимогам**, через що більшість агровиробників користуються послугами **торгових майданчиків компаній-посередників**, а також комплексними послугами **експедиторів** та великих агротрейдерів.
- До війни **організація аукціонів з оренди деяких типів вагонів була переважно сезонною** – зазвичай УЗ не проводила аукціони з оренди зерновозів взимку.
- Незважаючи на те, що користування зерновозами типово не є найбільшою складовою логістики залізничних перевезень, **зростання її вартості на понад 100% від стало важливим фактором для підвищення сукупної вартості перевезень**.
- Суттєве підвищення цін на користування вагонами УЗ у вересні експерти також пояснюють тим, що УЗ збільшили нормативну швидкість перевезень, що прямо впливає на фінальну вартість, яку користувачі послуг можуть прикинути для себе завчасно та для яких **вища вартість користування зерновозом компенсується більшою гарантованою швидкістю**.

Користування вагонами (4): Середня швидкість перевезень, що визначається УЗ, напряму впливає на фінальну вартість користування

НОРМАТИВНА СЕРЕДНЯ ШВИДКІСТЬ РУХУ ЗЕРНОВОЗІВ УЗ, 2022, КМ/ДОБУ



ЗМІНА ВАРТОСТІ КОРИСТУВАННЯ ЗЕРНОВОЗАМИ УЗ (ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА 783 КМ), ГРН



Формула розрахунку вартості користування вагонами*

$$P_{\phi} = C \times S / V, \text{ де:}$$

C – аукціонна ставка користування за добу

S – відстань перевезення

V – нормативна швидкість поставки товару

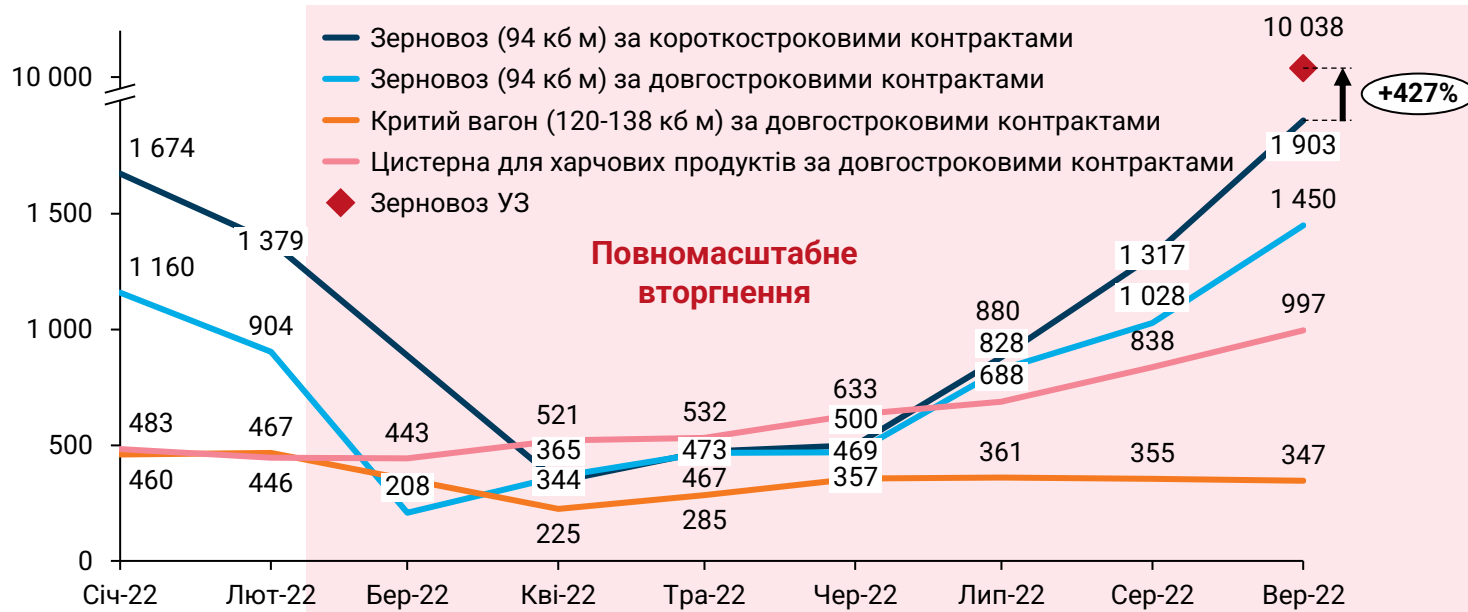
■ Збільшення вартості користування у вересні 2022 ■ Вартість користування в серпні 2022

КОМЕНТАРІ

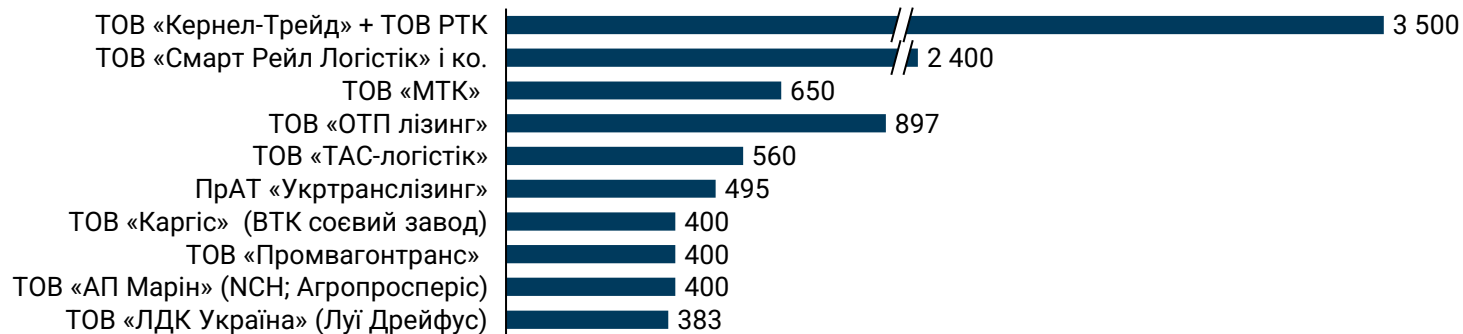
- Нормативна швидкість – ключовий компонент у розрахунку вартості користування вагоном на час перевезення за чітко визначеною в п. 3.2.1 договору про надання послуг з перевезення формулою.
- На підставі публікації оновлених версій договорів з новими значеннями нормативної швидкості УЗ має формальне право законно здійснювати її скорочення.
- До війни, нормативна швидкість доставки становила 320 км/добу для маршрутних потягів експортного та імпотного сполучення та 200 км/добу для повагонної доставки вантажів. Різниця в швидкості обумовлена часом на формування рухомого складу – відправка потягу з кількістю вагонів меншою за 25-30 не є економічно доцільною.
- Після початку війни, УЗ вимушено зменшила нормативну швидкість повагонної відправки через складність узгодження розвантаження таких складів на кордоні.
- Скорочення нормативної швидкості більш ніж в 4 рази призводить до суттєвого зростання розрахункового терміну користування вагонами, що означає більші витрати на користування зерновозами з боку агровиробників.

Користування вагонами (5): Приватні оператори рухомого складу пропонують вигідніші умови оренди зерновозів порівняно з УЗ

ОРЕНДНІ СТАВКИ НА ПРИВАТНІ ВАНТАЖНІ ВАГОНИ, ГРН/ДОБУ БЕЗ ПДВ



ТОП-10 НАЙБІЛЬШИХ ВЛАСНИКІВ ПРИВАТНОГО ПАРКУ ЗЕРНОВОЗІВ, 2021-22



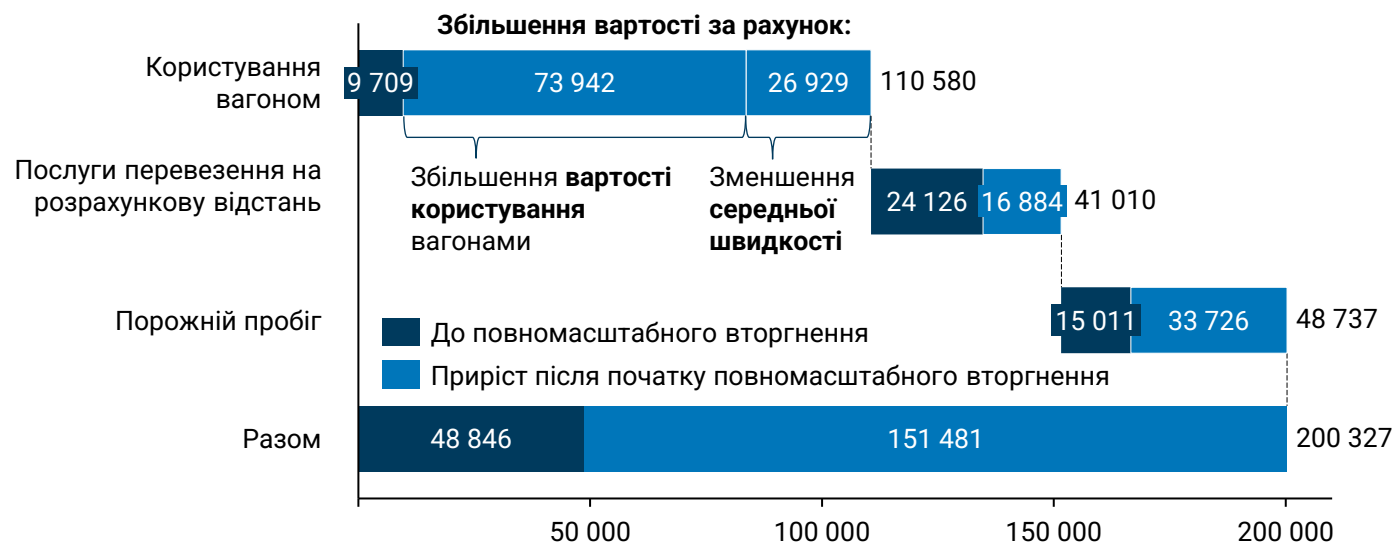
Джерела: RailInsider, Landlord, Центр економічного відновлення

КОМЕНТАРІ

- Власників приватного парку вагонів можна умовно поділити на 2 категорії: дочірні компанії агрохолдингів та оператори рухомого складу.
- Представники першої категорії переважно пов'язані з невеликою кількістю великих підприємств та займаються наданням послуг транспортування виключно для материнських компаній, у той час як представники другої категорії здають в оренду рухомий склад з метою отримання реального комерційного прибутку.
- За даними Railinsider, з червня 2022 року ставки на оренду зерновозів в операторів рухомого складу зросли більш ніж в 4 рази, що на 12% вище за рівень попереднього року. В той самий час, ставки на оренду інших вагонів залишилися незмінними або зросли в менших обсягах.
- Причиною такого явища може бути індикативна роль цін на аукціонах УЗ, викликана наявністю значної частки вагонів у власності УЗ. Індекс Герфіндаля-Гіршмана для ринку зерновозів становить 0.1151 з 1 (значення > 0.1 означають помірну концентрацію на ринку).
- За даними Landlord, топ-10 власників приватного парку (5.5% від загальної кількості власників у 182 юр. особи) володіють 51% усього приватного парку, що дає їм змогу суттєво впливати на ціни.

Попри підвищення тарифів, їх частка у структурі сукупної вартості залізничної логістики скоротилась

СТРУКТУРА ВИТРАТ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВОЗОМ (65 Т) УЗ НА ВІДСТАНЬ 783 КМ* КОМЕНТАРІ



Методологія розрахунків:

- Розрахунки фокусуються на вартості перевезення вантажів зерновозами УЗ на експортних напрямках в межах України. Вартість включає виключно користування вагоном, послугу перевезення та порожній пробіг.
- У вартості користування вагонами враховується середня фінальна сума пропозицій на аукціонах за серпень-вересень та січень-лютий 2022. Послуга перевезення розрахована за тарифами та коефіцієнтами УЗ.
- За основу розрахунків взята повагонна відправка при нормативній середній швидкості (53 км/добу) як базова опція для експортера, що не орендує повний рухомий склад.

- Якщо до початку війни ключовим компонентом витрат була вартість перевезення, після початку війни ним стала вартість користування вагонів внаслідок стрімкого підвищення фінальних ставок на аукціонах Прозорро.Продажі.
- Попри зростання стартових пропозицій з оренди зерновозів лише на 15%, вартість фінальних пропозицій на аукціонах збільшилась більш ніж втричі.
- Швидкість перевезення вагонів також має суттєвий вплив на структуру витрат, адже вартість користування вагоном буде збільшуватись на кількість діб, потрібних для перевезення.
- Станом на вересень орієнтовна швидкість при експортних перевезеннях становить 53-87 км/добу проти гарантованих 200 км/добу до війни. Середня швидкість перевезення значно знизилась внаслідок черг та затримок рухомих складів у прикордонних ділянках.
- Так, логістичні витрати виключно на користування та перевезення зерновозами УЗ підвищились до 88 дол США/т. Експедиторські послуги та інші витрати на логістику по Україні можуть становити від 3 до 10% додаткових витрат.

Вартість перевезення до західних регіонів є **суттєво більшою порівняно з південними маршрутами**

ВИТРАТИ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЧЕРЕЗ СУХОПУТНІ ПЕРЕХОДИ ТА МОРСЬКІ ПОРТИ



Методологія розрахунків: Станції відправки – Конотоп та Сміла. Пункти призначення – сухопутний перехід Мостиська, Одеський морський порт. Розрахунки включають контрактні середні швидкості зерновозів УЗ для експортних перевезень станом на жовтень: для сухопутних переходів та морських портів повагонна відправка – 50 км/добу та 78 км/добу відповідно, маршрутна – 320 км/добу обох напрямків.

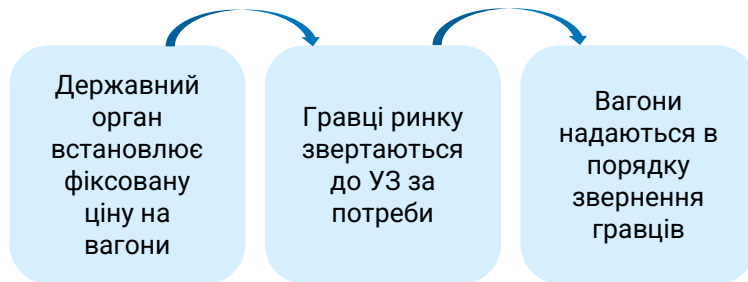
КОМЕНТАРІ

- За словами заступника директора з комерційної роботи «Укрзалізниці» Валерія Ткачова, **нижча оборотність вагонів та вищі ціни на західних напрямках до війни були викликані технологічними обмеженнями.**
- Зокрема, Львівська дорога за рельєфом місцевості має **вагові обмеження** – 1100-1500 т. Тому рухомі склади на західних напрямках складаються з 5-15 вагонів, у той час як Південно-Західною, Південною залізницями розмір потягів складає 54 вагони.
- Наразі ж **УЗ публікує середню швидкість за контрактом як для сухопутних переходів, так і для морських портів**, що разом із відстанню перевезення виступає ключовими факторами у визначенні фінальної вартості перевезення.
- Попри це, навіть за умов нормального транспортування західні маршрути відправлення є дорожчими через **більшу відстань, яка призводить до зростання термінів оренди вагонів.**
- За свідченням експертів, **більша надійність УЗ у питаннях вчасної подачі вагонів також є додатковою причиною більшого попиту** на оренду вагонного складу УЗ, що призводить до зростання їх ціни.

Аукціонна модель ціноутворення є наближенням до ринкових відносин, проте **державний монополіст має змогу маніпулювати пропозицією**

ПОШИРЕНІ МОДЕЛІ ЦІНОУТВОРЕННЯ НА МОНОПОЛЬНИХ РИНКАХ

ФІКСОВАНІ (РЕГУЛЬОВАНІ) ЦІНИ

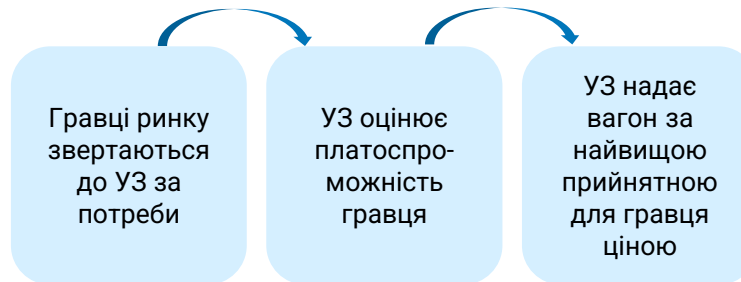


У разі заниженої (фіксованої) ціни та підвищеного попиту, УЗ недовготриватиме прибуток від більш платоспроможних споживачів, а дефіцит вагонів на ринку зростатиме. Принцип отримання доступу – “first-come-first-served”.

Перевага для: Орендарів.

Потенційні ризики: Збитковість монополіста-ДП, що покривається дотаціями з бюджету.

РИНКОВІ (КОНТРАКТНІ) ЦІНИ

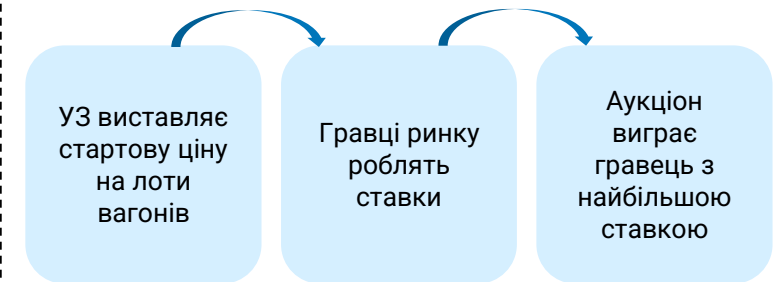


УЗ отримує можливість визначати ціни за принципом вільного ціноутворення: на ринку поширюється цінова дискримінація, через що менша кількість агропромислових підприємств може орендувати вагони в умовах військового стану.

Перевага для: Орендодавців.

Потенційні ризики: Необумовлена цінова дискримінація монополістом-ДП.

РИНКОВІ (АУКЦІОННІ) ЦІНИ



Ціни визначаються ринком на аукціонах, що організовує УЗ. Через існування обмеженої конкуренції прибутковість залізниці вища, а орендарі отримують можливість для більш-менш рівної конкуренції за вищих цін.

Перевага для: Компроміс.

Потенційні ризики: Заниження пропозиції монополістом-ДП з метою підвищення цін.

- Модель з організацією аукціонів є оптимальним компромісом для уникнення конфлікту інтересів орендарів та орендодавців. В класичній теорії аукціонів відсутні рекомендаційні обмеження щодо ринкової концентрації та транспортної галузі загалом.
- Проте для підтримки конкуренції, ставки можуть визначатися ринком на основі концепції **диференційованого ціноутворення**, згідно з якою уряду доречно запроваджувати такі заходи як групування аукціонів за категоріями для різних ринкових гравців та обмеження доступу власників приватного парку вагонів до аукціонів з оренди вагонів УЗ.

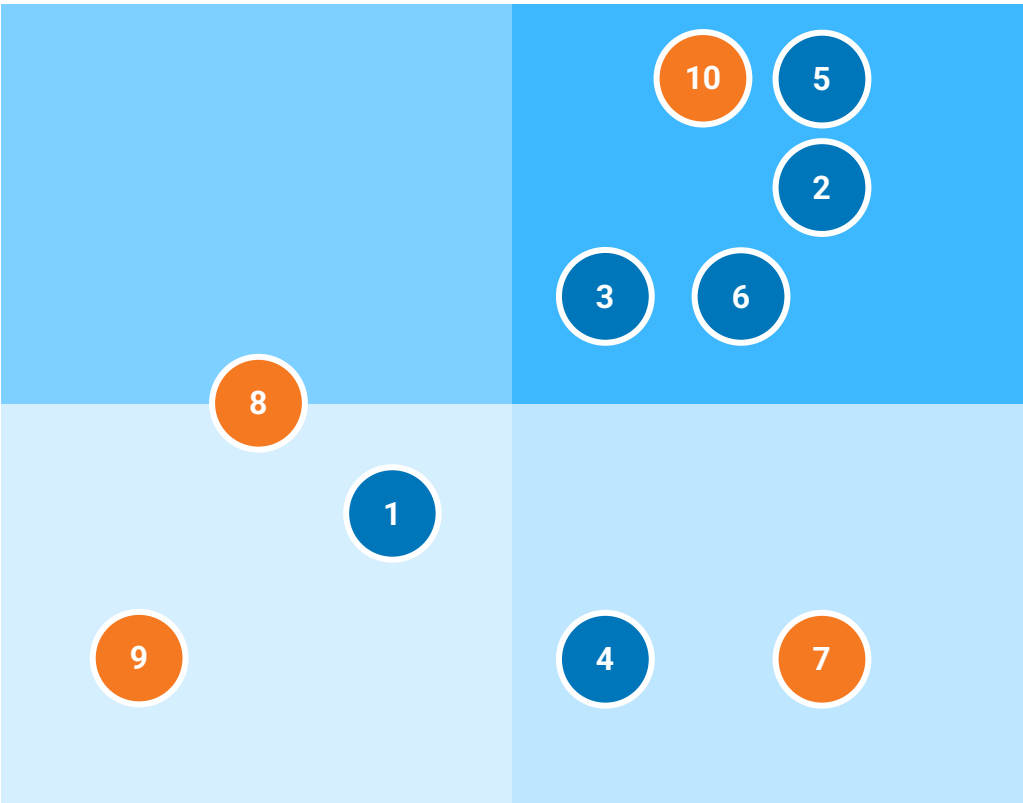
Існує декілька варіантів рішень для подолання проблеми здорожчання послуг залізничних перевезень (1)

МАТРИЦЯ ПОТЕНЦІЙНИХ РІШЕНЬ ПРОБЛЕМИ ЗДОРОЖЧАННЯ ЛОГІСТИКИ УЗ

Ефективність

Суттєвий вплив на собівартість логістики

Незначний вплив на собівартість логістики



Ефект у довгостроковій перспективі

Ефект у короткостроковій перспективі

Своєчасність

Механізм дії: **X** Прямий вплив на вартість

X Непрямий вплив на вартість

ПЕРЕЛІК ПОТЕНЦІЙНИХ РІШЕНЬ

1. Повний перегляд системи тарифоутворення на послуги перевезення
2. Впровадження цінової стелі для вартості користування зерновозами, що прив'язана до нормативної швидкості перевезення
3. Впровадження обмежень на участь в аукціонах для окремих гравців ринку
4. Зниження стартових ставок на користування зерновозами
5. Збільшення пропозиції на аукціонах шляхом пропонування лотів неспеціалізованих вагонів під перевезення зернових
6. Запровадження субсидій на користування вагонами для агровиробників
7. Запровадження системи інформування про оновлення гарантованої швидкості руху вагонів
8. Вдосконалення системи планування перевезень УЗ
9. Запит забезпечення вагонів зі сторони країн ЄС
10. Запровадження системи моніторингу попиту

Існує декілька варіантів рішень для подолання проблеми здорожчання послуг залізничних перевезень (2)

Рішення	Переваги 	Недоліки 
1 Повний перегляд системи тарифоутворення на послуги перевезення (УЗ вже ініціює процес розробки)	Здешевлення послуг перевезення для усіх користувачів послугами	- Потребує розробки нової методології ціноутворення - Несуттєве зниження фінальної вартості
2 Впровадження цінової стелі для вартості користування зерновозами, що прив'язана до нормативної швидкості перевезення	- Менша вартість користування вагонами УЗ у разі надмірного попиту - Спрощення доступу дрібних аграріїв до перевезення	- Збільшення різниці між цінами УЗ та приватних операторів та потенційний дефіцит вагонів при надмірному попиті - Дане обмеження суперечить концепції ЄС про ліберальний ринок
3 Впровадження обмежень на участь в аукціонах для окремих гравців ринку шляхом впровадження фіксованої електронної заявки (скорочення кінцевого терміну проставлення електронної заявки до 3 діб після завершення аукціону)	Обмеження спекулятивного "бронювання" вагонів з боку приватних операторів рухомого складу, в результаті чого великі гравці не матимуть можливості впливати на ціни користування вагонами	- Потреба в запровадженні чітких критеріїв обмежень до участі в аукціонах - Ризик утворення вторинного ринку - Дане обмеження суперечить концепції ЄС про ліберальний ринок
4 Зниження стартових ставок на користування зерновозами	Даний метод виступає сигналом / індикатором від УЗ щодо зменшення вартості для усіх гравців ринку, що потенційно призведе до зменшення фінальних ставок на аукціонах	Зниження стартових ставок не гарантує зменшення фінальних пропозицій

ПРЯМИЙ
ВПЛИВ НА
ЗМЕНШЕННЯ
ВАРТОСТІ

Існує декілька варіантів рішень для подолання проблеми здорожчання послуг залізничних перевезень (2)

Рішення	Переваги 	Недоліки 	
5 Збільшення пропозиції на аукціонах шляхом пропонування лотів неспеціалізованих вагонів під перевезення зернових в комбінації з ліквідацією додаткового тарифу (20%) для перевезень на спеціальних умовах	Менша боротьба між учасниками аукціонів у разі наявності достатньої кількості лотів для задоволення підвищеного попиту	Дефіцит вагонів у разі надмірного попиту	ПРЯМИЙ ВПЛИВ НА ЗМЕНШЕННЯ ВАРТОСТІ
6 Запровадження субсидій на користування вагонами для агровиробників (попри сумнівність доцільності запровадження ініціативи в Україні через брак бюджетних коштів, схожий інструмент може бути впроваджений міжнародними організаціями для здешевлення ціни логістики при транзиті через країни ЄС)	- Здешевлення вартості користування зерновозами для окремих агровиробників - Контроль за видатками на субсидування	- Відсутність коштів в бюджеті - Необхідність запровадження додаткового механізму субсидування	
7 Запровадження системи інформування про оновлення гарантованої швидкості руху вагонів з географічним розподілом по різних ділянках залізниці з чітко визначеною системою виплати компенсацій при її недотриманні	Більша прозорість при визначенні орендної вартості при укладанні договорів	Орієнтовна кількість діб оренди вагонів стане більш динамічною та менш передбачуваною	НЕПРЯМИЙ ВПЛИВ НА ЗМЕНШЕННЯ ВАРТОСТІ
8 Вдосконалення системи планування перевезень УЗ включно з відновленням практики проведення довгострокових аукціонних контрактів та збільшення їх прозорості, а також запровадженням форвардних контрактів з фіксованими цінами на конкретний термін	- Стабілізація та потенційне зменшення цін на користування вагонами УЗ - Краща прогнозованість для користувачів послуг УЗ - Можливість «фіксувати» ціни для користувачів послугами, зокрема у часі	Потребує часу для запровадження системи планування та стабілізації ринку.	

Існує декілька варіантів рішень для подолання проблеми здорожчання послуг залізничних перевезень (2)

Рішення	Переваги 	Недоліки 
9 Запит на забезпечення вагонів зі сторони країн ЄС шляхом стимулювання виробництва або закупівлі візків або зерновозів з боку ЄС, профінансованих за сприянням міжнародних донорів	Вирішення проблем з нестачею вагонів для перевезення європейською колією (в довгостроковому періоді)	Тривалий час на виконання
10 Запровадження системи моніторингу попиту, за якого відбуватиметься пропорційне збільшення кількості лотів аукціонів за категоріями вагонів при зростанні ставки за лотом в попередньому періоді	Вирішення короткострокових проблем з нестачею вагонів на аукціоні	Неможливість технічного виконання поставки, скорочення прибутків УЗ.

НЕПРЯМИЙ
ВПЛИВ НА
ЗМЕНШЕННЯ
ВАРТОСТІ

- Заходи із вирішення проблеми здорожчання послуг залізничних перевезень **можуть впроваджуватись окремо чи у комбінації з кількох опцій** одночасно, проте усі вони потребують значних змін в державній політиці.
- Експерти в сфері залізничних перевезень **наголошують на необхідності впровадження чіткої системи планування перевезень**, що дозволить стабілізувати ринок та надасть користувачам більшу прогнозованість.
- УЗ вже ініціює процес щодо зміни тарифоутворення. Проте даний процес займає час та найголовніше – усі рекомендації, що стосуються **зміни тарифів не так суттєво впливають на фінальну вартість логістики**, як заходи, спрямовані на зменшення вартості користування вагонами УЗ.
- Існують більш радикальні методи, що **дозволять суттєво зменшити фінальну вартість користування вагонами** (рішення 2 і 3), проте в існування ринкових обмежень в довгостроковій перспективі може мати негативні наслідки в переговорному процесі щодо євроінтеграції України.

1

2

3



Центр
Економічного
Відновлення

easyBUSINESS IN UA

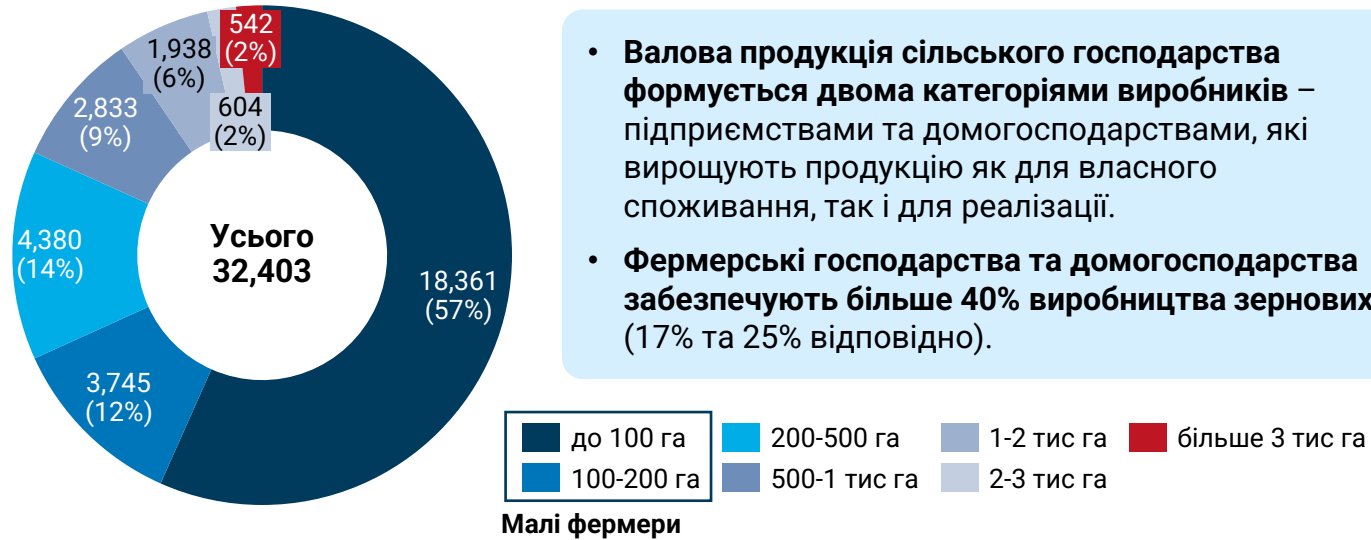
2

Інші проблеми агровиробників та прогнози на 2023 рік

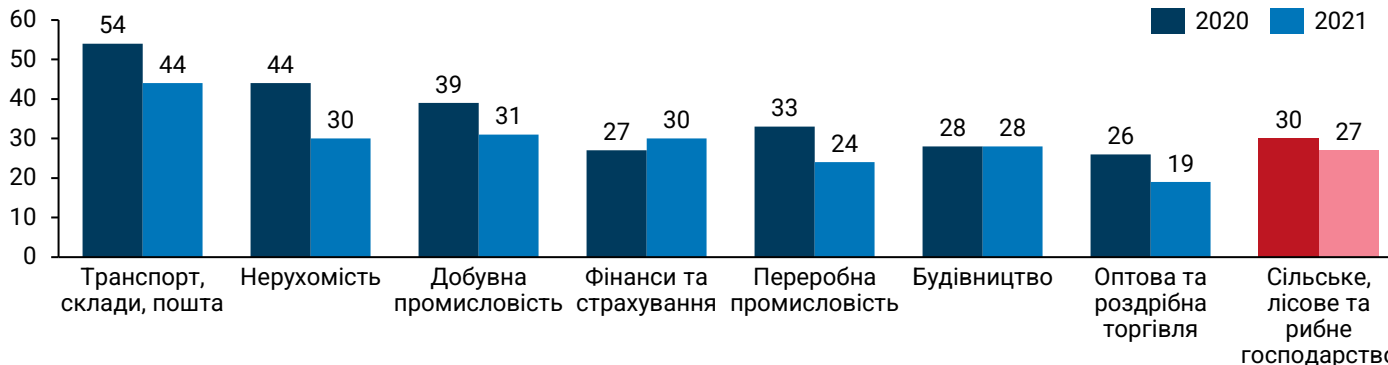
- Поточні проблеми агровиробників, пов'язані з війною
- Прогноз виробництва та економічних втрат у 2023 році
- Вплив війни в Україні на глобальну продовольчу безпеку
- Рекомендації для підтримки агровиробників

Поточні проблеми (1): Неповернення ПДВ, курсова різниця, проблеми з фінансуванням підштовхують виробників до переходу у тіньову економіку

КІЛЬКІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЗА ПЛОЩАМИ ЗЕРНОВИХ ТА ЗЕРНОБОБОВИХ, 2021



РІВЕНЬ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ ЗА СЕКТОРАМИ ЕКОНОМІКИ, % ВІД ВАЛОВОЇ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ



КОМЕНТАРІ

- Малі фермери (до 200 га), кількість яких становить майже 70% від загальної кількості зернових підприємств, стикалися з проблемами фінансування, оподаткування, оренди тощо і до початку війни. Це змушувало малих виробників частково або повністю переходити в тіньову економіку.
- Проте з початком повномасштабного вторгнення в Україну, малі фермери гостро відчули вплив проблем логістики, подорожчання засобів виробництва, неповернення ПДВ та курсової різниці, що змусило перейти в тінь певну частку малих виробників з метою збереження маржинальності.
- Згідно з оцінками Міністерства економіки, близько 27% від офіційної валової доданої вартості агросектору перебувало в тіні у 2021 році. Крім того, експерти стверджують, що до початку війни, 40% зернових та 10-30% олійних збувалися неофіційно.
- Наразі ж, оцінити масштаб переходу малих фермерів у тінь внаслідок війни доволі складно. Проте, на думку експертів, аби експортувати продукцію, майже половина збуту в сільському господарстві відбувається у готівковій формі. Серед головних причин, перш за все, виокремлюють неповернення ПДВ та високу вартість кредитування (близько 24%).

Поточні проблеми (2): Агровиробники-експортери виступають важливим джерелом валютної виручки та страждають від фіксованого курсу гривні

ДИНАМІКА КУРСУ ДОЛАРА В УКРАЇНІ, 2021, UAH/USD

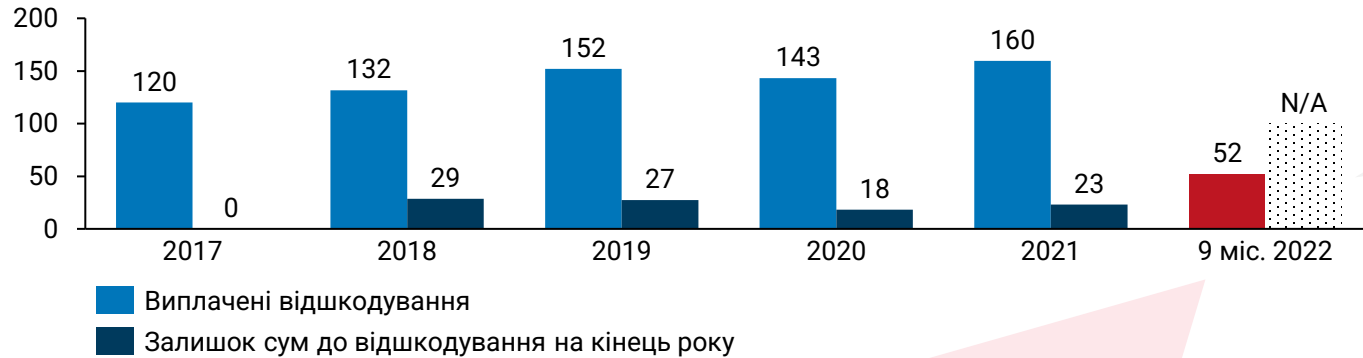


КОМЕНТАРІ

- Валютний курс залишається одним з основних факторів, які впливають на рівень прибутків експортерів агропромисловості, оскільки всі операції здійснюються в іноземній валюті.
- НБУ двічі з початку війни фіксував курс гривні до долара. Попри корегування, різниця курсів для аграріїв у 13% є суттєвою, та єдиним інструментом для контролю рівня прибутку підприємства залишається заморожування грошей на рахунках.
- Аграрії наголошують на необхідності поверненні гнучкого валютного курсу, адже втрати валютної виручки становлять до 20%. Закупівля засобів виробництва відбувається за комерційним курсом, а збут продукції – за офіційним, що фактично створює додаткове податкове навантаження на виробників.
- Одночасно НБУ були введені обмеження для підприємств на купівлю валюти. Так, регулятор вимагає спершу використати валюту, що вже є на рахунку та лише потім надає можливість її придбати. Крім того, обмеження на валютні позики, розподіл капіталу та виплати дивідендів створюють додатковий економічний тиск на виробників.
- Також, станом на початок серпня НБУ зафіксував понад 5 млрд дол США валютної виручки, з них 4 млрд дол США – неповернена валютна виручка від експорту зерна та олії.

Поточні проблеми (3): Вирішення проблеми відшкодування ПДВ суттєво підвищить фінансову стабільність агровиробників

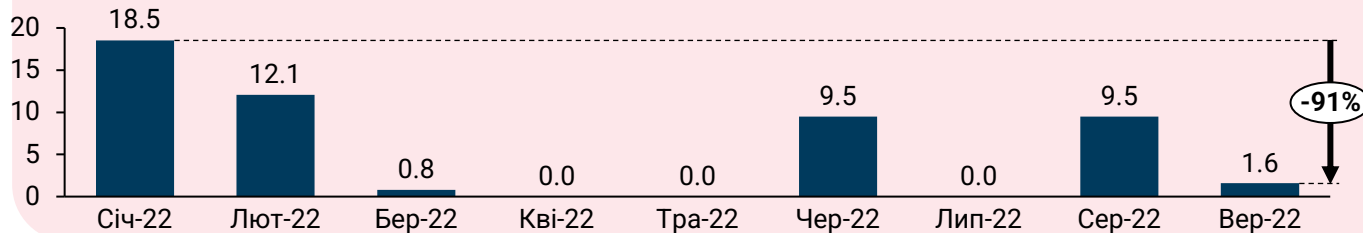
ДИНАМІКА ВІДШКОДУВАННЯ ПДВ В УКРАЇНІ 2017-22, МЛРД ГРН



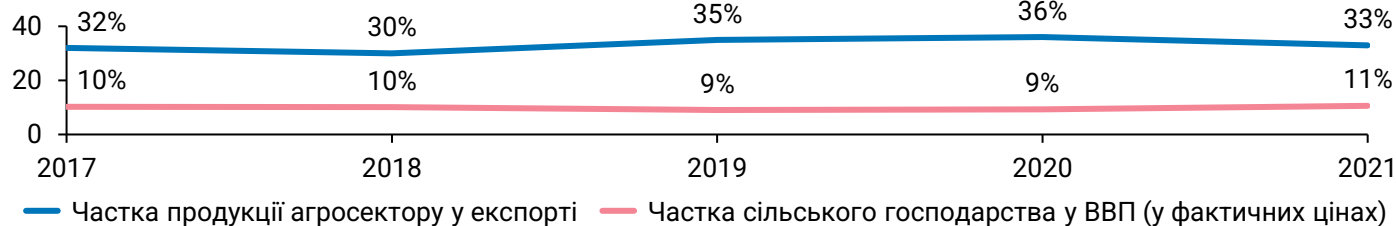
КОМЕНТАРІ

- Наразі 95% відшкодування ПДВ переведено в перевірки та 5% підтверджено камерально. До війни ситуація була протилежна. Це змушує виробників, особливо малих фермерів, переходити в «тінь» – продавати продукцію за готівку.
- За 9 місяців 2022 року було відшкодовано 52 млрд грн ПДВ зі сплачених 222 млрд, в той час як за аналогічний період 2021 року було відшкодовано 111 млрд грн ПДВ за обсягів сплати 225 млрд грн.
- Попри це, лише за січень сума невідшкодованого ПДВ становить 17 млрд грн.

ДИНАМІКА ВІДШКОДУВАННЯ ПДВ, СІЧЕНЬ-ВЕРЕСЕНЬ 2022, МЛРД ГРН



ЧАСТКА АГРОСЕКТОРУ В ЕКСПОРТІ ТА ВВП УКРАЇНИ, 2017-21, %

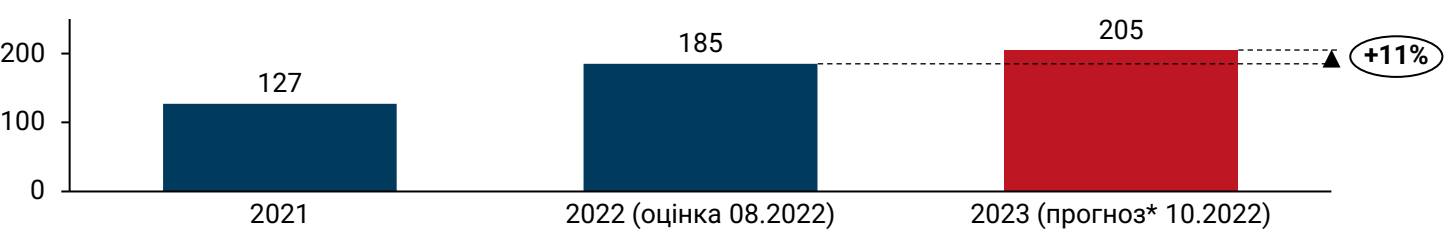


ПОТЕНЦІЙНІ РІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ

- Повноцінне відновлення вчасного відшкодування ПДВ** | Найбільш оптимальний варіант, за який адвокату як виробники, так і експерти в галузі.
- Надання ПДВ облігацій** | На думку експертів, ПДВ-облігації конкуруватимуть з державними облігаціями та вирішать проблему лише частково.
- Компенсація за рахунок зменшення плати ПДВ** | Зменшення зобов'язань щодо відшкодування за рахунок відсутності сплати частини поточного ПДВ.
- Залучення міжнародних організацій** | Держава бере зобов'язання перед МФО, що відшкодовує виробникам ПДВ (на кшталт факторингу).

Прогноз на 2023 рік (1): Очікуване зростання вартості засобів виробництва та зменшення використання добрив негативно вплине на врожайність

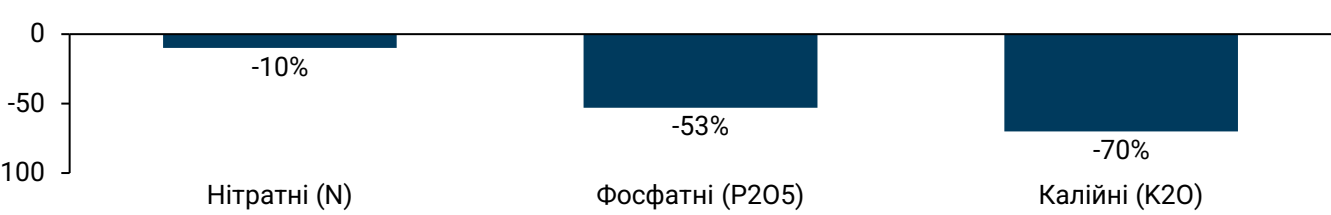
СОБІВАРТІСТЬ ВИРОБНИЦТВА КУКУРУДЗИ В УКРАЇНІ, USD/T



ВАРТІСТЬ КЛЮЧОВИХ СТАТЕЙ ВИТРАТ У ВИРОБНИЦТВІ КУКУРУДЗИ В УКРАЇНІ

Витрати, USD/га	2021	2022 (оцінка 08.2022)	2023 (прогноз 10.2022)
Оренда землі	150	150	145
Насіння	142	149	107
Добрива	180	400	306**
ЗЗР	75	80	65
Паливо	68	122	119
Ремонт техніки і ОЗ	35	37	38
Зарплата з ПДФО, ВЗ, ЄСВ	82	82	54

ПРОГНОЗ ВИКОРИСТАННЯ ДОБРИВ ДЛЯ ВИРОЩУВАННЯ КУКУРУДЗИ У 2023 РОЦІ ВІДНОСНО РІВНЯ 2022 РОКУ, %



КОМЕНТАРІ

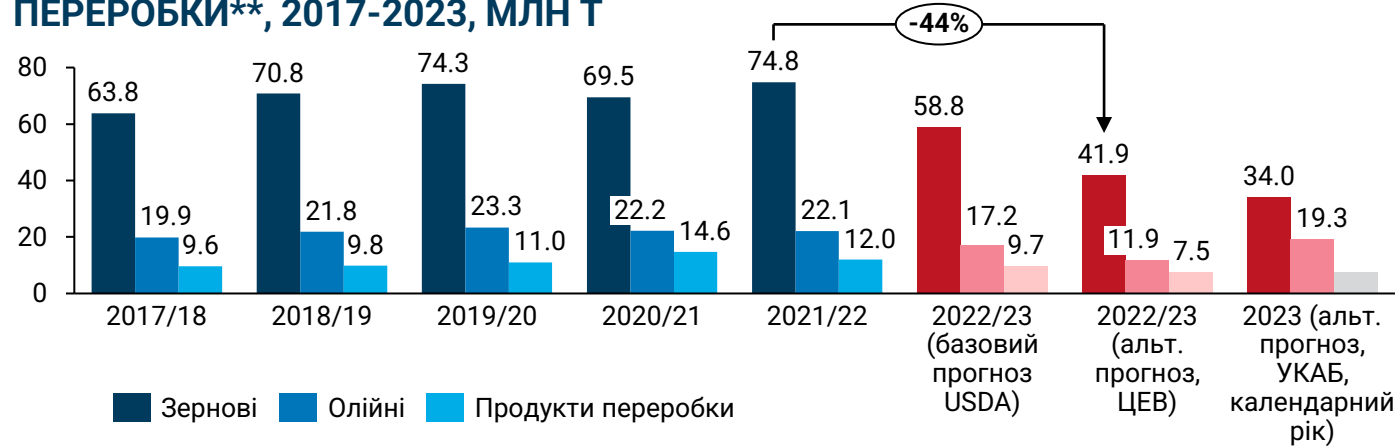
- Внаслідок зменшення вартості окремих засобів виробництва, **очікується несуттєве зниження собівартості окремих культур зернових в 2023 році** в порівнянні з поточним роком.
- Разом з тим, поки зниження собівартості виробництва зернових очікується на дуже помірному рівні, у **2023 році світові ціни на зернові можуть суттєво скоротитись**, що негативно вплине на прибутковість українських агровиробників.
- Експерти прогнозують зниження обсягів використання добрив** – на 3-47% нітратних, 51-100% фосфатних та 41-100 калійних в залежності від культури. **Це, в свою чергу, вплине на середню врожайність, падіння якої оцінюють у 20-50%.**
- Собівартість виробництва кукурудзи оцінюється на 11% більше за поточний рік** – 205 дол США/т, що пояснюється, перш за все, падінням врожайності. В той же час, очікується збільшення собівартості виробництва пшениці – на 23% до 455 дол США/т порівняно з оцінкою 2022 року.
- Найбільша очікувана собівартість виробництва у кукурудзи 1150 дол США/га, найменша у жита – 643 дол США/га.** Крім цього, очікувана собівартість соняшника, сої, пшениці, ячменю та ріпаку на гектар – 727 дол США, 721 дол США, 947 дол США, 751 дол США та 980 дол США відповідно.

Джерела: УКАБ, Центр економічного відновлення

* В розрахунки закладено зменшення врожайності кукурудзи на 30% в порівнянні з оцінкою 2022 року
** Зниження витрат на добрива у структурі собівартості зернових пов'язане зі скороченням їх використання

Прогноз на 2023 рік (2): У 2022/23 році* прогнoзовані обсяги виробництва зернових та олійних культур скоротяться більш ніж на 20%

ОБСЯГИ ВИРОБНИЦТВА ЗЕРНОВИХ, ОЛІЙНИХ КУЛЬТУР ТА ЇХ ПРОДУКТІВ ПЕРЕРОБКИ**, 2017-2023, МЛН Т



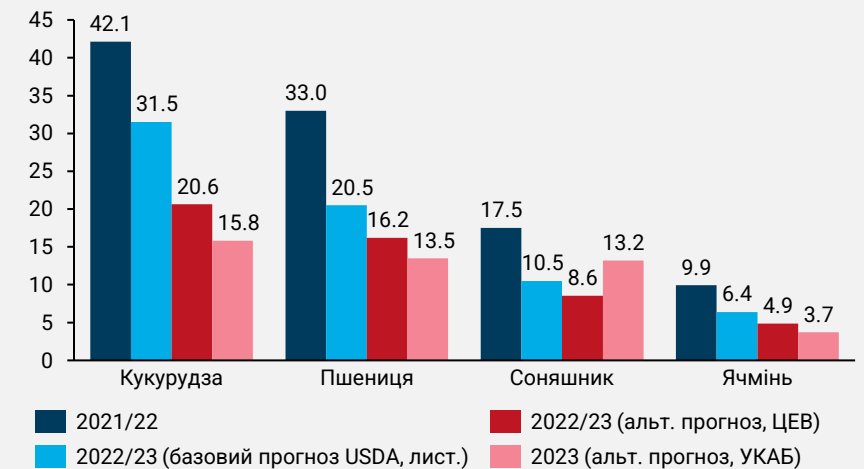
ОБСЯГИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗЕРНОВИХ, ОЛІЙНИХ КУЛЬТУР ТА ЇХ ПРОДУКТІВ ПЕРЕРОБКИ**, 2017-2023, МЛРД ДОЛ США



КОМЕНТАРІ

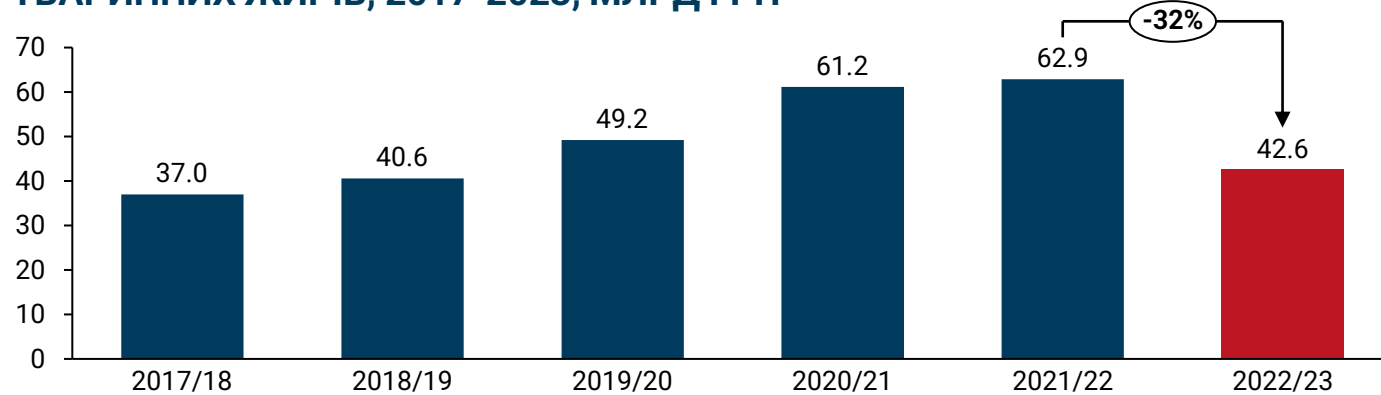
- Прогнозовані за результатами моделі обсяги скорочення виробництва побудовані на основі прогнозів USDA, а також альтернативному прогнозі, що передбачає падіння врожайності та посівних площ зернових та олійних на 30%.
- За прогнозами USDA, обсяги виробництва зернових, олійних та їх продуктів переробки в Україні скоротяться на 19-22% у 2022/23 маркетинговому році. Альтернативні прогнози (від ЦЕВ та УКАБ) передбачають суттєвіше падіння виробництва.

ОБСЯГИ ВИРОБНИЦТВА ОКРЕМИХ ЗЕРНОВИХ ТА ОЛІЙНИХ КУЛЬТУР, 2021-23, МЛН Т

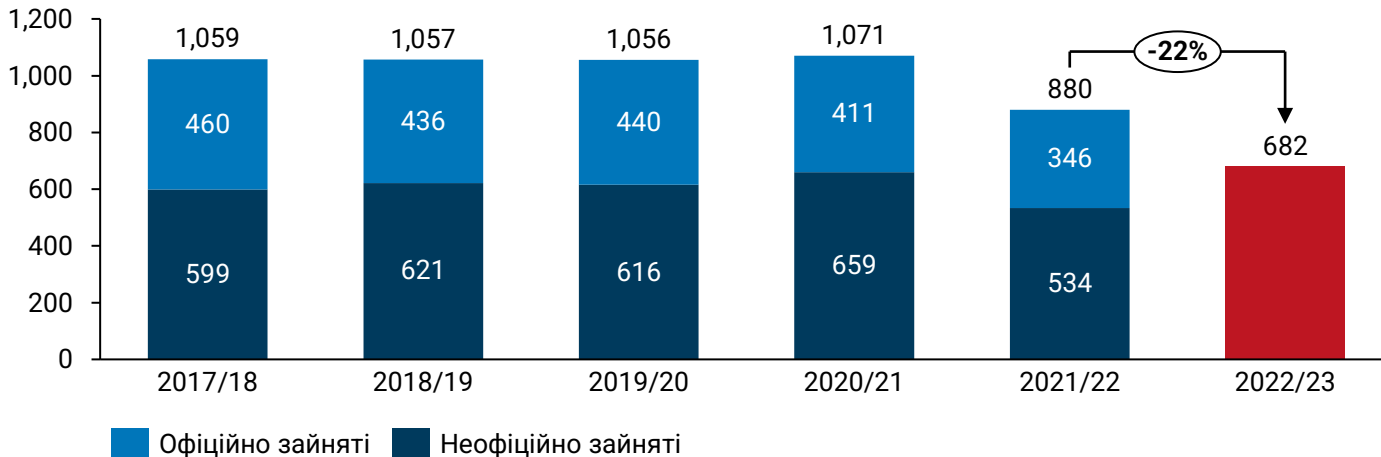


Прогноз на 2023 рік (3): Бюджетні надходження від зернових та олійних культур можуть скоротитися на 20 млрд грн, а кількість зайнятих – на 22%

ОБСЯГИ СПЛАЧЕНИХ ПОДАТКІВ З ВИРОБНИЦТВА ЗЕРНОВИХ, ОЛІЙНИХ, ОЛІЇ ТА ТВАРИННИХ ЖИРІВ, 2017-2023, МЛРД ГРН



КІЛЬКІСТЬ ЗАЙНЯТИХ У ВИРОБНИЦТВІ ЗЕРНОВИХ, ОЛІЙНИХ КУЛЬТУР, ОЛІЇ ТА ТВАРИННИХ ЖИРІВ, 2017-2023, ТИС ОСІБ

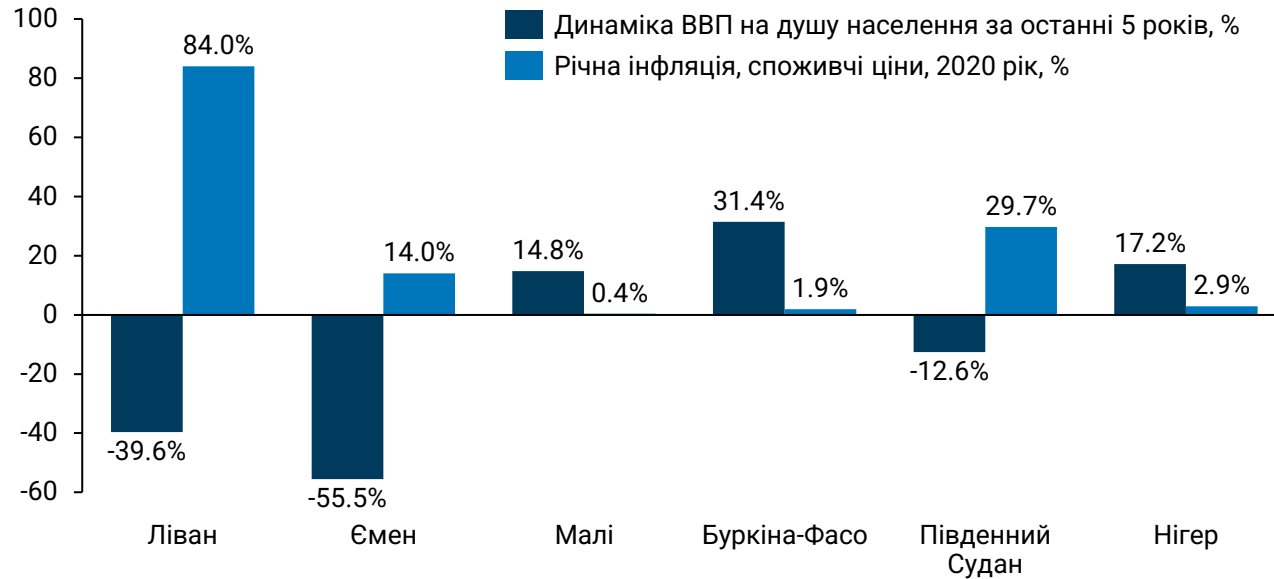


КОМЕНТАРІ

- За прогнозами моделі, суттєве скорочення прогнозованих податкових надходжень до бюджету (**32%**) очікується головним чином за рахунок **зменшення надходжень ПДВ, ПДФО та єдиного податку від виробників зернових культур**. Значні скорочення податкових надходжень будуть спричинені зменшенням прибутку підприємств та скороченням обсягу реалізації.
- Прогнозована скорочення зайнятих на сільськогосподарських підприємствах, що зайняті виробництвом зернових та олійних культур становитиме **22%** з урахуванням формальної та неформальної зайнятості.
- Варто зазначити, що **агросектор є лідером за кількістю неофіційно зайнятих в Україні** – у 2021 році офіційна зайнятість становила 0.58 млн осіб проти 1.46 млн осіб за даними Дежрстату.
- З огляду на історично суттєву частку неофіційно зайнятих, важко спрогнозувати як дане зміниться співвідношення у 2023 році. Проте, раціональним є припущення, що неофіційна частка збільшиться.
- Змодельоване **скорочення зайнятості в агросекторі корелюється з опитуваннями Держстату (30% падіння в першому кварталі 2023 року) та з прогнозами НБУ (падіння на 25%) на 2023 рік.**

Продовольча безпека (1): В країнах Зх. Африки зростає рівень голоду через високий рівень бідності та залежність від імпорту с/г продукції

ДИНАМІКА МАКРОЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ КРАЇН ЗАХІДНОЇ АФРИКИ, %



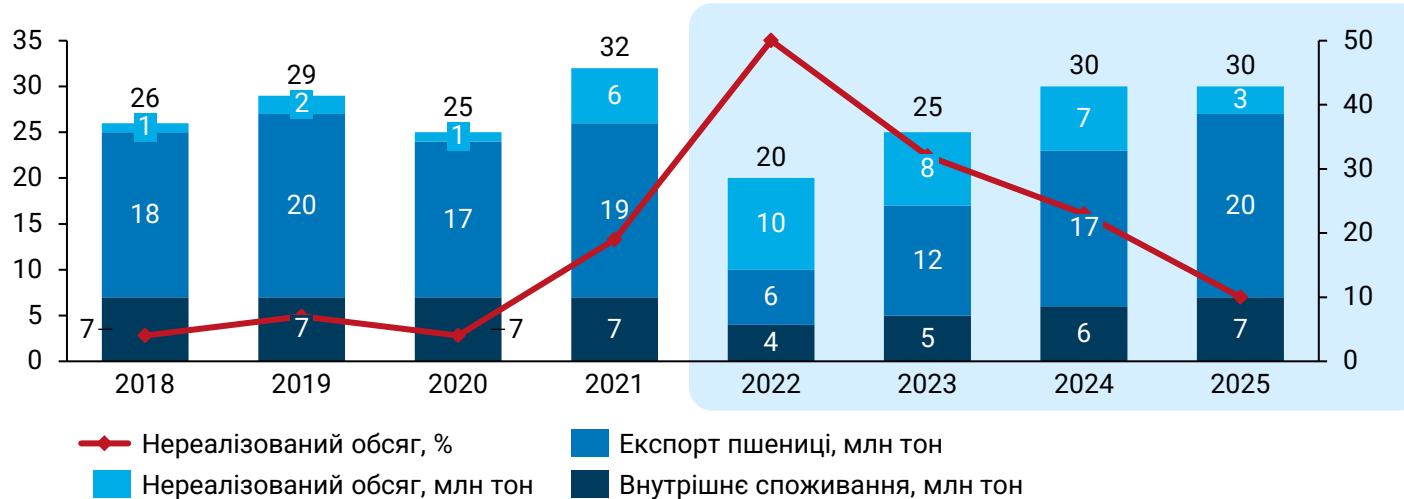
КЛЮЧОВІ ТОРГІВЕЛЬНІ ПАРТНЕРИ УКРАЇНИ В АФРИЦІ



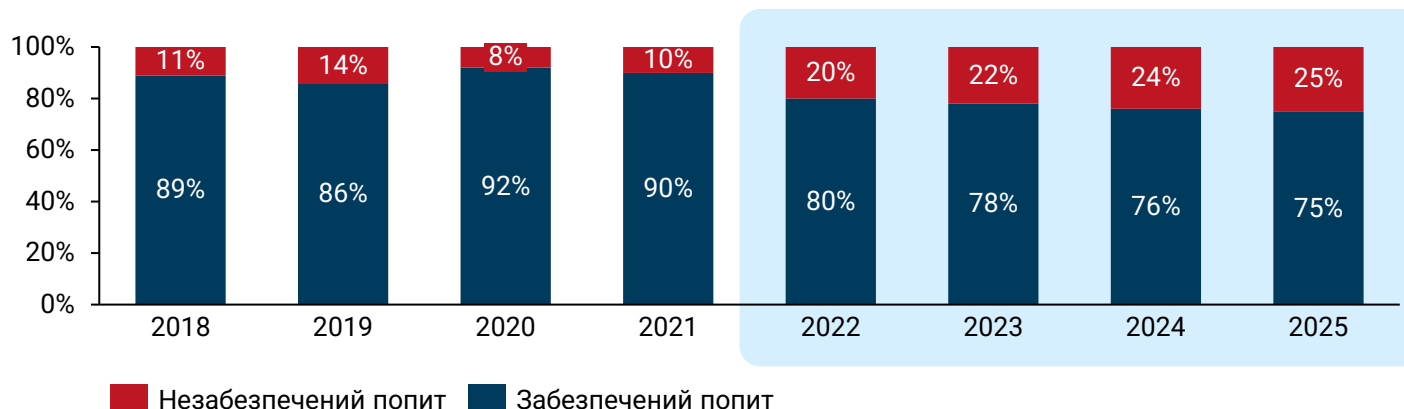
- **Падіння економіки країн Африки знизило купівельну спроможність.** Нестабільна економічна ситуація в країнах Африки, яка характеризувалася значним падінням ВВП та високим рівнем інфляції, призвела до ще більшого падіння купівельної спроможності. Значна частина населення витрачає 75% доходів домогосподарства на їжу та воду.
- **Голод в країнах Західної Африки значно посилюється та розповсюдився на 19% населення.** Внаслідок зростання цін на агропродукцію кількість людей, що недоїдають, зросла до 76 млн та складає майже 19% в порівнянні з 12% у 2015 році.
- **Україна є одним з ключовим постачальних с/г продукції для країн Західної Африки.** Країни Західної Африки мають значну залежність від України за постачання с/г культур. Такі країни як Ліван, Ємен, Південний Судан характеризуються високою залежністю від імпорту с/г продукції з України, яка досягає 20-70% в імпорті с/г продукції країни (Ліван, Ємен за імпортом пшениці).

Продовольча безпека (2): Відповідно до сценарію “без змін” рівень голоду серед африканських країн **зростає до 25%**

ОБСЯГИ ВИРОБНИЦТВА ТА НЕРЕАЛІЗОВАНІ ЗАЛИШКИ



ПРОГНОЗ СЕРЕДНЬОЇ ЗАБЕЗПЕЧЕНОСТІ НАСЕЛЕННЯ АФРИКАНСЬКИХ КРАЇН, %*



КОМЕНТАРІ

- **Середній рівень unreалізованих залишків у період 2018-2020 становив не більше 5% загального обсягу виробленого зерна.** Експорт зерна за цей період становив до 70% виробництва в рік. У 2021 році обсяг unreалізованого зерна вийшов на рівень 15%.
- **Внаслідок війни unreалізована пропозиція українського зерна сягатиме 30%.** У 2022 році обсяг виробництва зерна впав до 20 млн тон. При цьому експорт становить всього 30%, а unreалізований обсяг зерна - близько 50%. Прогноз за інертним сценарієм відображає поступове відновлення показників по виробництву і експорту до 2025 на рівень 2019 року.
- **Внутрішнє споживання пшениці в північно африканських країнах на 75-80% залежить від імпорتنих поставок, чутливих до цінових змін.** Незабезпечений попит населення в Лівані, Ємені, Малі, Буркіна-Фасо, Південному Судані та Нігері за 2018-2021 роки становив 12-13% від споживання.
- **Ріст чисельності населення та цінова еластичність будуть визначати обсяги внутрішнього споживання в африканських країнах.** Прогноз за інертним сценарієм відображає зростання обсягів незабезпеченого попиту в цих країнах до рівня 25% у 2025 році, в першу чергу через ціновий фактор.

Існує декілька варіантів рішень для подолання поточних та довгострокових проблем аграріїв в умовах війни (1)

Рішення	Переваги 	Недоліки 	
1 Поступове зняття валютних обмежень і перехід до плаваючого валютного курсу	- Збільшення валютної виручки агровиробників; стимулювання до повернення валютної виручки - Зменшення різниці між внутрішніми та світовими цінами на агропродукцію	Потенційна дестабілізація валютного курсу	РІШЕННЯ В КОРОТКО-СТРОКОВІЙ ПЕРСПЕКТИВІ
2 Відновлення нормального функціонування механізму відшкодування ПДВ	- Збільшення обсягів оборотних коштів аграріїв - Потенційне зниження вартості засобів виробництва на внутрішньому ринку	Додаткове навантаження на Держбюджет	
3 Покращення доступу для фінансування у вигляді додаткових кредитних інструментів, в тому числі для великих гравців ринку (за сприяння з боку міжнародних фінансових організацій)	- Збільшення ліквідності агровиробників - Стимулювання відновлення нормальної операційної діяльності агровиробників за рахунок підтримки стабільної ліквідності	Потреба в пошуку надійного партнера, що компенсуватиме збільшені ризики, пов'язані з безперешкодним функціонуванням агропідприємств в умовах війни	
4 Закупівля міжнародними організаціями (FAO, World Food Programme) українського зерна для країн з низьким рівнем доходів та продовольчою кризою за цінами, що гарантуватимуть агровиробникам прибуток та можливість проведення посівної в наступному році	- Забезпечення продовольчої безпеки в країнах з низьким рівнем доходів та імпортозалежністю від іноземної агропродукції - Підтримка українських агровиробників та забезпечення їх прибутковості	Потреба в пошуку надійного партнера, що візьме на себе зобов'язання закупівлі агропродукції	РІШЕННЯ В ДОВГО-СТРОКОВІЙ ПЕРСПЕКТИВІ

Існує декілька варіантів рішень для подолання поточних та довгострокових проблем аграріїв в умовах війни (2)

Рішення	Переваги 	Недоліки 
5 Постачання міжнародними організаціями (FAO, World Food Programme) українським аграріям за заниженою ціною засобів виробництва, частка яких в собівартості виробництва є високою та яка суттєво зросла з початком повномасштабної війни	- Забезпечення продовольчої безпеки в країнах з низьким рівнем доходів та імпортозалежністю від іноземної агропродукції - Зменшення собівартості виробництва, що потенційно забезпечить прибутковість українським аграріям в довгостроковій перспективі	Потреба в пошуку надійного міжнародного партнера, що візьме на себе зобов'язання компенсувати частину вартості засобів виробництва
6 Забезпечення ефективного функціонування та розширення «зернової» угоди в довгостроковій перспективі за допомогою додаткових страхових гарантій з боку уряду чи міжнародних фінансових організацій	- Безперебійний доступ аграріїв до найбільш затребуваного експортного сполучення - Забезпечення стабільності очікувань аграріїв щодо можливих шляхів експорту власної продукції	Потенційне перешкоджання роботи «зернової» угоди з боку країни-агресора
7 Продовження скасування тарифів та нетарифних обмежень з боку ЄС та країн G7 на кілька років вперед	- Підтримка конкурентоспроможності експортної продукції України, в тому числі продукції агросектору - Полегшений доступ експортерів до розвинутих країн світу - Підтримка конкурентоспроможних цін та зменшення витрат, пов'язаних з подоланням нетарифних обмежень агровиробниками	- Необхідність в залученні довгострокової підтримки з боку ЄС та країн G7 - Необхідність стимулювання переробки харчової продукції

РІШЕННЯ В
ДОВГО-
СТРОКОВІЙ
ПЕРСПЕКТИВІ

1

2

3



Центр
Економічного
Відновлення

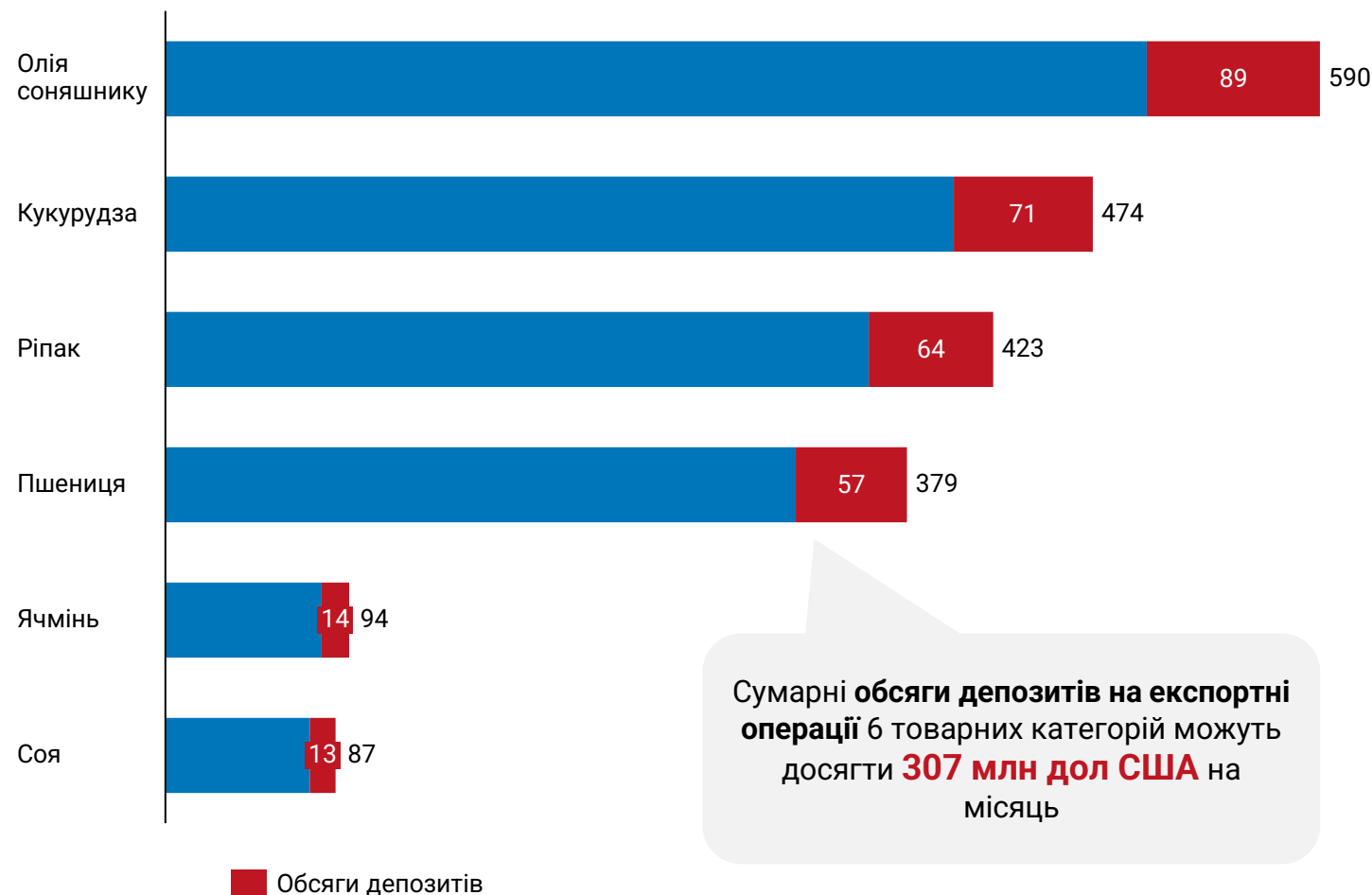
easyBUSINESS IN UA

Проблеми політики та вплив війни на діяльність виробників

- Аналіз впливу окремих рішень в публічній політиці на агровиробників
- Case study впливу війни на окремі аспекти діяльності агровиробників

Case study (1.1) Чинна редакція проекту Закону №8166 передбачає «заморожування» щонайменше 300 млн дол США коштів аграріїв на місяць

ОБСЯГИ ЕКСПОРТУ ТОВАРІВ, НА ЯКІ ЗАПРОВАДЖУЮТЬСЯ ЕКСПОРТНІ ДЕПОЗИТИ* ТА ПОТЕНЦІЙНІ ОБСЯГИ НЕОБХІДНИХ ДЕПОЗИТІВ, ВЕРЕСЕНЬ 2022, МЛН ДОЛ США



КОМЕНТАРІ

- В листопаді було зареєстровано проект Закону №8166, що несе на меті зміни до законодавства, які **передбачають штрафні санкції експортерам агропродукції** у разі порушення граничних строків розрахунку за експортними операціями.
- Так, проектом Закону передбачається внесення 15% депозиту від фактурної вартості декларації за кожну експортну операцію. **Якщо експортер вносить 35 млн дол США на депозит, він може безперешкодно експортувати без подальшого відкриття депозитів.**
- Даний механізм несе за собою додаткові навантаження на оборотні кошти виробників, а також не гарантує відсутності схем ухилення. Внесення 15% депозиту означає **щонайменше 307 млн дол США «заморожених» коштів виробників на місяць.**
- Наразі агросектор переживає кризу ліквідності – **малі та середні виробники можуть постраждати найбільше від введення даного механізму.** Натомість багато великих зернотрейдерів матимуть змогу депозитувати достатню суму та продовжувати виводити валюту за кордон.
- Крім того, **законопроект має низку інших недоліків:** депозити треба відкривати на кожну операцію; у разі прострочення термінів, стягується вся сума депозиту; можливі маніпуляції; проект не регулює заниження фактурної вартості та періодичні декларації.

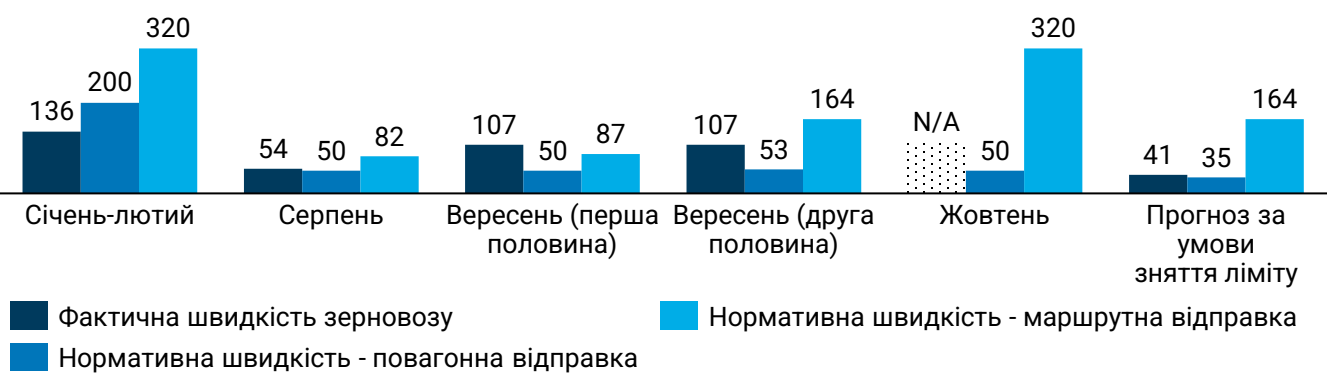
Case study (1.2) Проект Закону №8166-1 пропонує **більш зважений підхід до контролю за поверненням валютної виручки за експортними операціями**

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ ЗАПРОПОНОВАНИХ ВЕРСІЙ ПРОЕКТУ ЗАКОНУ №8166

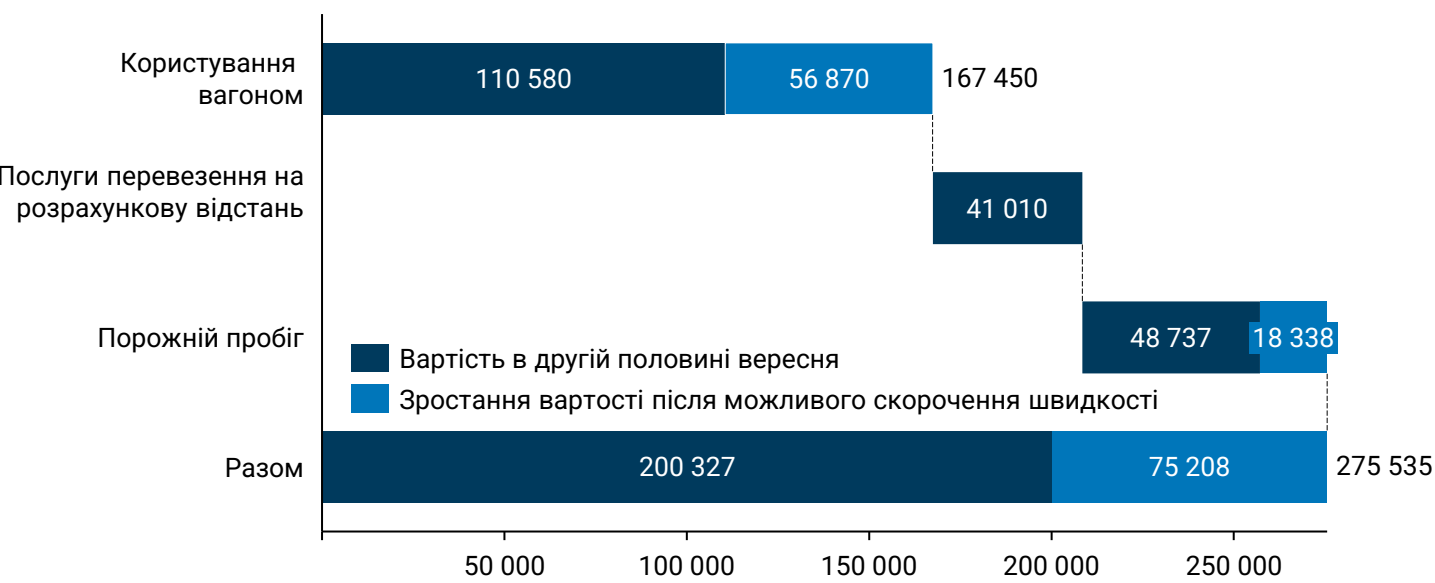
	Проект Закону № 8166 від Комітету Верховної Ради України з питань фінансів, податкової та митної політики та інших	Проект Закону № 8166-1
Додаткове навантаження на оборотний капітал виробників	Необхідність внесення 15% депозиту від фактурної вартості експортної операції створює додатковий тиск на тих виробників, що не мають вільних коштів в наявності.	Усім компаніям надається овердрафт – сума, на яку виробник може експортувати без внесення коштів на депозит. Овердрафт враховує показники сплачених раніше податків, а також поверненої валютної виручки .
Дискримінація виробників за обсягами реалізації	Наявні преференції для великих зернотрейдерів. Проект Закону надає преференції компаніям, що здатні внести депозит більше 35 млн дол США для подальшого бездепозитного експорту.	Відсутні преференції для окремих типів компаній відповідно до їх фінансових можливостей . Овердрафт надається відповідно до експортної та податкової історії.
Додаткові бюрократичні процедури	Проект передбачає відкриття окремих депозитів під кожен експортну операцію , яких може бути тисячі. Крім цього, існує ризик впровадження складної процедури повернення депозитів.	Пропонується відкриття єдиного рахунку , який буде поповнюватися за необхідністю для всіх експортних операцій. Кошти перебуватимуть на рахунку нарахунок рахунку ескроу, що усуває проблему з потенційно складною процедурою повернення.
Наявність можливостей для маніпуляцій	Поклавши 35 млн дол США на депозит за невеликою операцією, експортер має можливість безперешкодно виводити валюту за іншими операціями . Також, у разі неповернення виручки, стягується депозит лише за відповідною операцією.	Відсутня норма щодо поповнення депозиту на конкретну суму – усі виробники отримують умовний овердрафт. Крім того, єдиний рахунок виступає джерелом погашення пені за всіма експортними операціями .
Наявність жорстких санкцій	У разі прострочення повернення виручки хоча б на один день, з експортера стягується повна сума депозиту за операцією.	З єдиного рахунку стягується 0.3% від суми неповерної валютної виручки за кожен день порушення термінів .
Регулювання інших, пов'язаних з виведенням валюти, проблем	Проект не регулює питання зниження фактурної вартості, а також експорту за періодичними митними деклараціями . Так, експортери можуть занижувати або ж вказувати «символічну» низьку ціну, на яку можуть забезпечити 15% депозиту.	Проект пропонує встановлення мінімальної експортної ціни за тону продукції, а також впровадження порядку врахування періодичних та спрощених митних декларацій .

Case study (2) Скасування планів по узгодженню перевезень може повернути великі черги та призвести до зростання вартості перевезень

ДИНАМІКА НОРМАТИВНОЇ ТА ФАКТИЧНОЇ ШВИДКОСТЕЙ, КМ НА ДОБУ



СТРУКТУРА ВИТРАТ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВОЗОМ (65 Т) УЗ НА ВІДСТАНЬ 783 КМ*



КОМЕНТАРІ

- 3 05.11 АТ «Укрзалізниця» прийняла рішення узгоджувати усі обсяги навантаження експортних вантажів, які погодив іноземний перевізник (отримувач вантажу) у вагонах приватних власників без затвердження попередніх планів.
- Зростання попиту на перевезення може призвести до скорочення середньодобової швидкості поставок:** наразі орієнтовна швидкість при повагонних експортних перевезеннях становить 53 км/добу проти 320 км/добу при маршрутних перевезеннях.
- У разі відновлення великих черг на залізничних переходах, середня швидкість перевезення може скоротитися до травневих значень у 35-36 км/добу (безпосередньо добовий пропуск вагонів може скоротитися на 14% м./м.).
- Враховуючи те, що після початку війни ключовим компонентом витрат на залізничні перевезення стала вартість користування вагонів, у випадку зростання термінів поставки аграрії будуть змушені витратити на оренду вагонів на 20% більше.
- Так, сумарні логістичні витрати на користування та перевезення зерновозами УЗ можуть зрости на 39% до 122 дол США/т.
- З огляду на вищезгаданий аналіз, доцільною є відміна запроваджених змін та повернення до затвердження попередніх планів**

Джерела: УЗ, RailInsider, Центр економічного відновлення, Державна служба статистики

* - після введення ліміту на навантаження нові контракти не уклалися до липня; фактична швидкість до серпня – середнє значення за січень-лютий

Case study (3) Вплив війни на окремі аспекти діяльності агровиробників



КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ АГРОВИРОБНИКІВ

- Компанії визначають проблему **подорожчання вартості логістики та браку ліквідності як найбільш нагальні**.
- Для окремих компаній **кредитні ставки зросли більш ніж вдвічі**, а кредитний ліміт обмежений.
- Суттєво **виросли в ціні окремі засоби виробництва** – в особливості енергоресурси та добрива.
- Щодо фіксованого валютного курсу – агровиробники сприймають його як **додатковий податковий тягар у розмірі 15-20%**.
- Ситуація з відшкодуванням ПДВ наразі поліпшилась, проте **довші інтервали при відшкодуванні** не сприяють нормальній діловій активності.

ЛОГІСТИКА ПІД ЧАС ВІЙНИ



- Для більшості компаній навіть після підписання «зернової» угоди **вартість логістики до порту становить 70-80 дол США/т** проти 20-30 дол США/т до початку повномасштабної війни.
- Деякі виробники **припинили користуватись послугами експедиторів** з точки зору економії коштів, що допомагає зберегти до 10% рентабельності.
- Окрім збільшення вартості перевезення, існують проблеми з перевалкою на сухопутних переходах, **затримки та черги на кордоні, наявність великої кількості бюрократичних процедур**, а також **дефіцит зерновозів** для здійснення експортної діяльності.
- Крім того, агровиробники вказують на те, що сусідні **країни з ЄС не поспішають з інвестиціями в інфраструктуру** зі своєї сторони.



ВПЛИВ ВІЙНИ НА ФІНАНСОВІ ПОКАЗНИКИ КОМПАНІЙ

- Падіння внутрішніх цін на продукцію разом з підвищенням собівартості виробництва **негативно вплинуло на прибутковість** у поточному році.
- В окремих виробників **збитковими виступають лише окремі культури** – в переважній більшості зернові.
- Натомість олійні та ріпак досі залишаються прибутковими. Однак **прибутковість також сильно залежить від фізичного розташування компанії**.

ПЛАНИ ТА ОЧІКУВАННЯ НА 2023 РІК



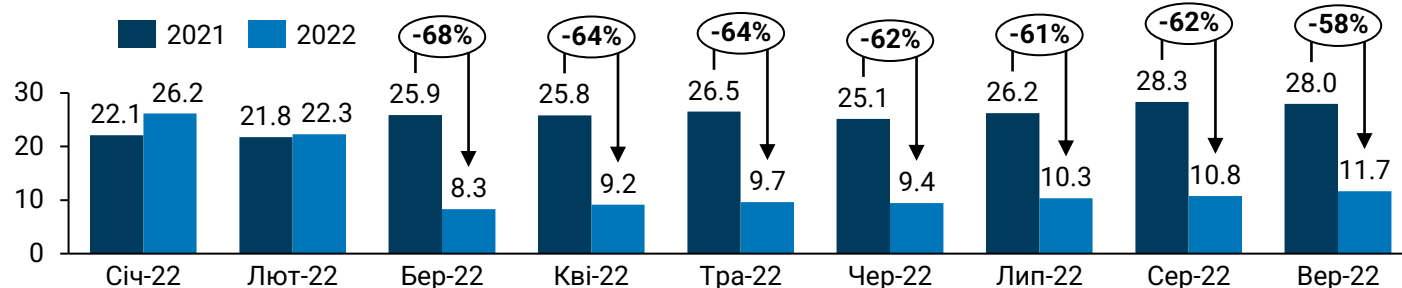
- Компанії **очікують на як на зростання вартості засобів виробництва**, так і на зростання цін на зернові у 2023 році.
- Найбільш очікуваними кроками з боку держави виступають розширення **доступу до фінансів, мінімізація курсової різниці, вирішення проблеми неповернення ПДВ**, а також **дерегуляція**.

An aerial photograph of a combine harvester operating in a field. The harvester is positioned in the upper center, moving from left to right. The field is divided into two main sections: a lush green area on the left and a darker, harvested area on the right. The word 'додатки' is written in large, white, outlined Cyrillic letters across the center of the image, partially overlapping the harvester and the field. In the top right corner, there are three parallel white diagonal lines.

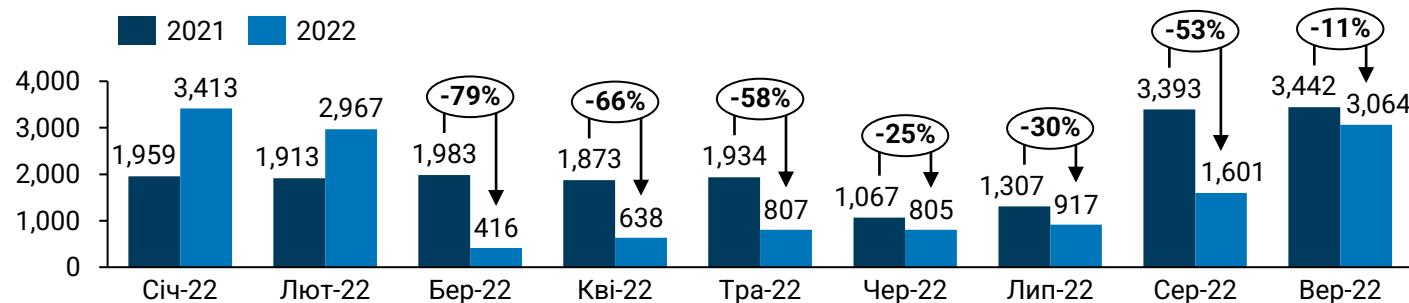
додатки

Додаток 1: Обсяги вантажних залізничних перевезень

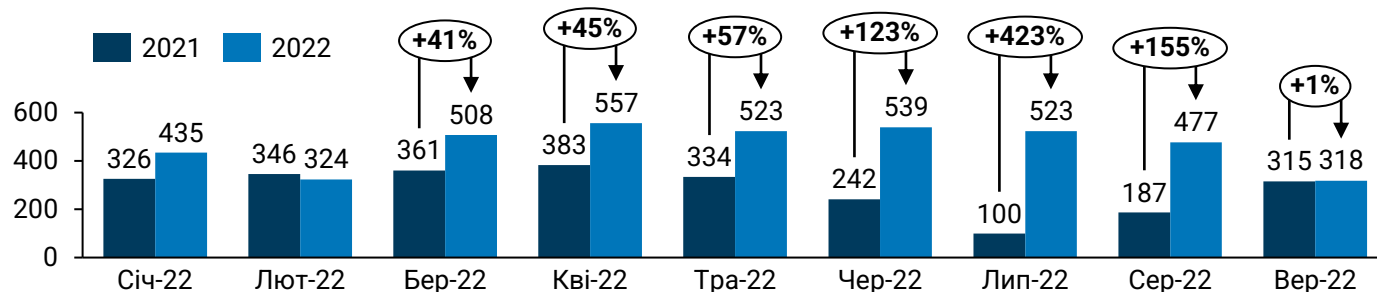
ОБСЯГИ ЗАГАЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, 2021-22, МЛН Т



ОБСЯГИ ЕКСПОРТНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗЕРНОВИХ, 2021-22, ТИС Т



ОБСЯГИ ВНУТРІШНІХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗЕРНОВИХ, 2021-22, ТИС Т

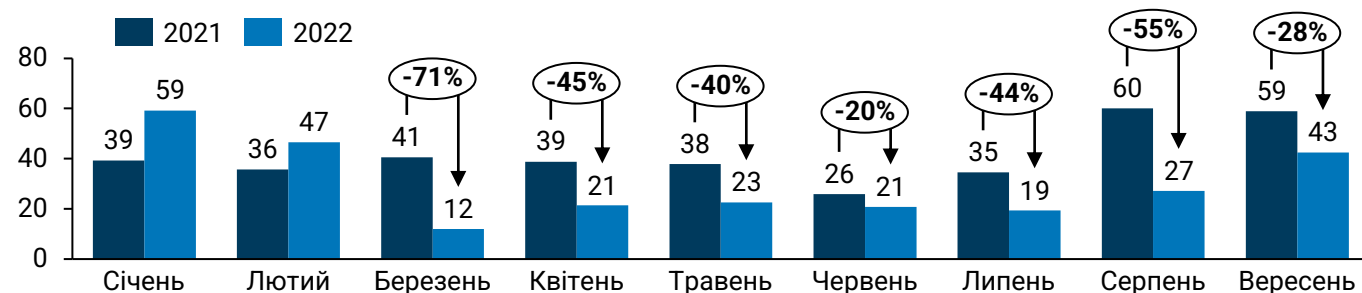


КОМЕНТАРІ

- З початком повномасштабного вторгнення обсяги вантажних перевезень залізницею в Україні скоротилися приблизно на 63% в середньому за березень-вересень в порівнянні з аналогічним періодом попереднього року.
- При цьому, простежується поступове зростання сукупних обсягів перевезення за березень-вересень у поточному році – 41% проти 8% за відповідний період 2021 року.
- Дана тенденція частково завдячує зростанню обсягів залізничних перевезень зернових. Так, починаючи з березня, одразу збільшились обсяги внутрішніх перевезень зернових – на 41%, а у червні, збільшення становило 123% в порівнянні з аналогічними періодами попереднього року.
- Проте, ключовим фактором виступає збільшення обсягів експортних перевезень зернових – у вересні їх обсяги перевезення були більш ніж в 7 разів вищими за експортні перевезення у березні.
- Варто відзначити, що попри суттєве падіння експортних перевезень зернових у березні-травні (68-79%), відкриття морських портів дозволило скоротити різницю обсягів перевезень в порівнянні з 2021 роком в липні-вересні. Так, у вересні експортні перевезення зернових були на 11% меншими за відповідний місяць минулого року.

Додаток 2: Обсяги навантаження зерновозів

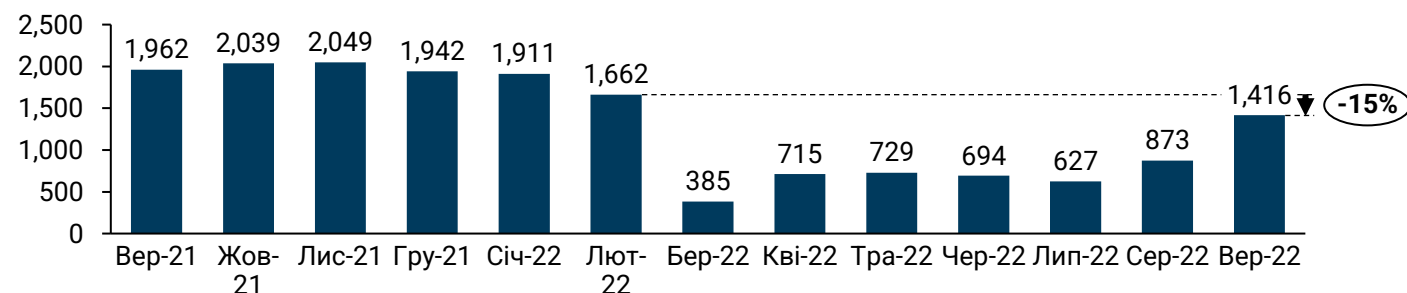
ОБСЯГИ НАВАНТАЖЕННЯ ВАНТАЖІВ У ЗЕРНОВОЗИ, ТИС ВАГОНІВ



ЧАСТКИ В НАВАНТАЖЕННІ ЗЕРНОВОЗІВ УЗ ТА ІНШИХ ВЛАСНИКІВ



СЕРЕДНЬОДОБОВЕ НАВАНТАЖЕННЯ ВАНТАЖІВ У ЗЕРНОВОЗИ, ВАГОНІВ



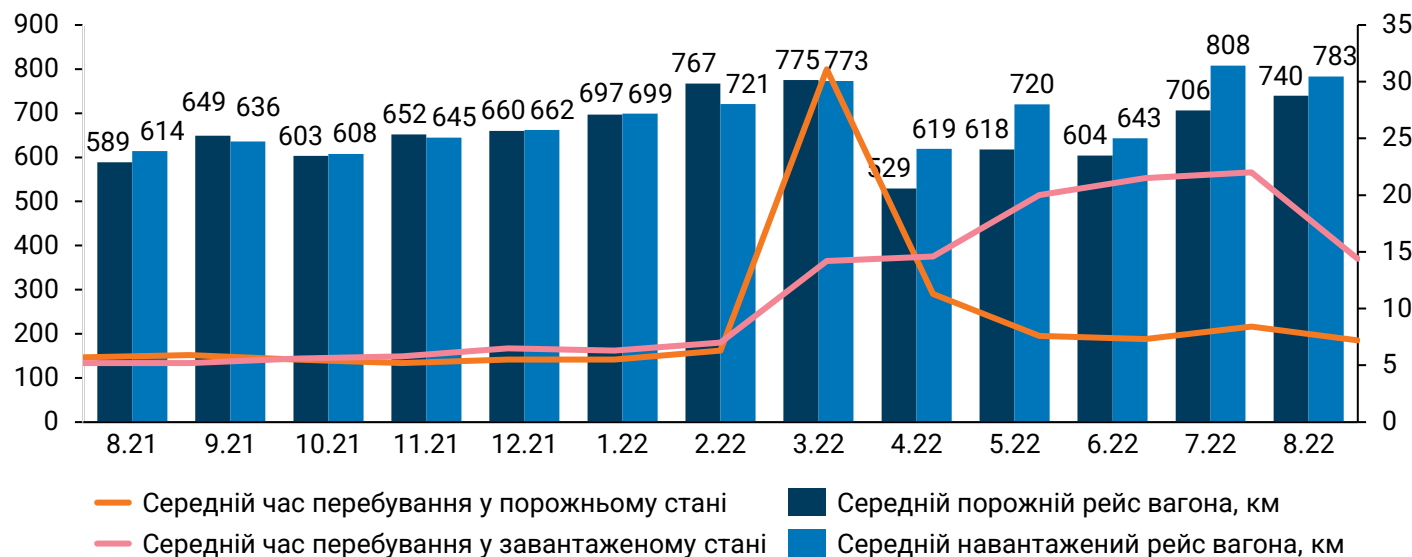
Джерела: RailInsider, Центр економічного відновлення

КОМЕНТАРІ

- З початку року та до початку війни (січень-лютий), навантаження на зерновози становило в середньому 53 тис вагонів на місяць та **перевищувало навантаження за відповідний період 2021 року на 40%.**
- В березні навантаження скоротилося більш ніж на 70% порівняно з березнем попереднього року та поступово відновлювалося за рахунок нарощування експортних та внутрішніх перевезень.
- Відкриття портів** дозволило агровиробникам експортувати зерно звичним для галузі шляхом, що **збільшило попит на вагони-зерновози.**
- Як наслідок, вже **у вересні навантаження зерновозів становило 42.5 тис вагонів, що лише на 28% менше за відповідний місяць попереднього року.**
- До початку війни, частка Укрзалізниці у навантаженні зерновозів становила 25-30%. **Починаючи з березня, частка УЗ дещо виросла – до 20-31% (за винятком травня та червня).**
- Оцінюючи навантаження **станом на вересень** у поєднанні з підвищенням попиту на зерновози, **частка УЗ знизилась до довоєнного рівня у 25%.**

Додаток 3: Середні рейси та оборот зерновозів

СЕРЕДНІ РЕЙСИ (КМ) ТА ЧАС ПЕРЕБУВАННЯ ВАГОНІВ У ПОРОЖНЬОМУ ТА НАВАНТАЖНОМУ СТАНІ (ДІБ)



СЕРЕДНІЙ ЧАС ОБОРОТУ ВАГОНІВ УЗ ТА ПРИВАТНИХ ВЛАСНИКІВ, ДІБ

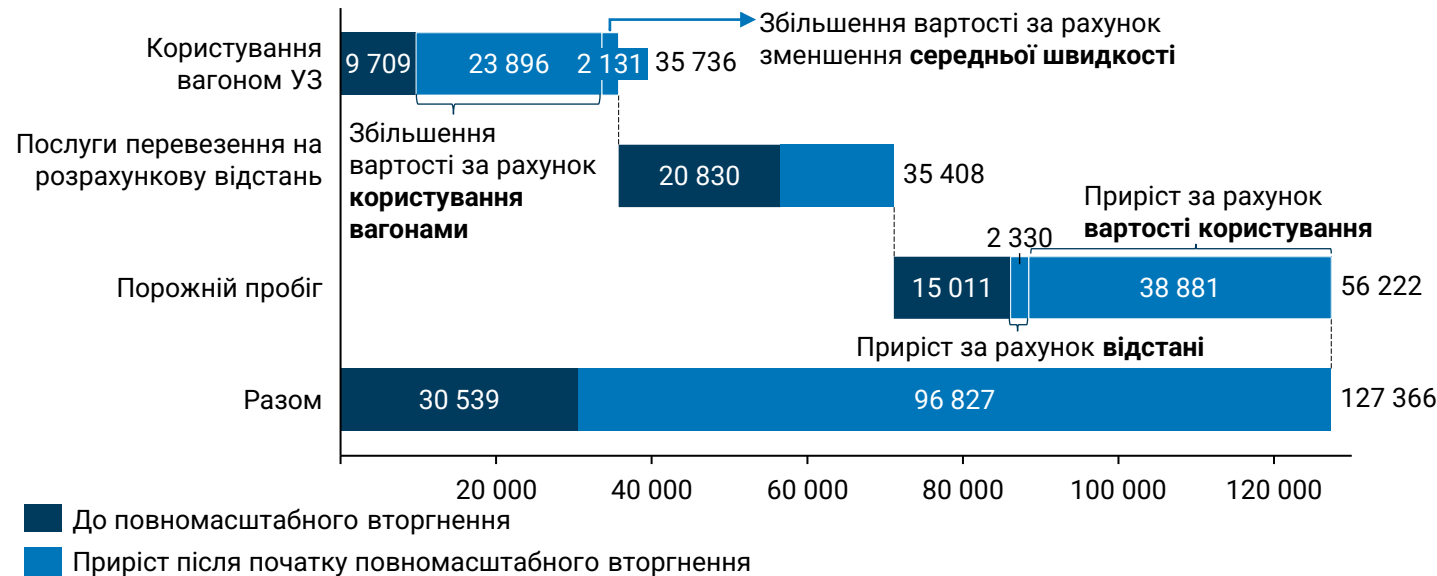


КОМЕНТАРІ

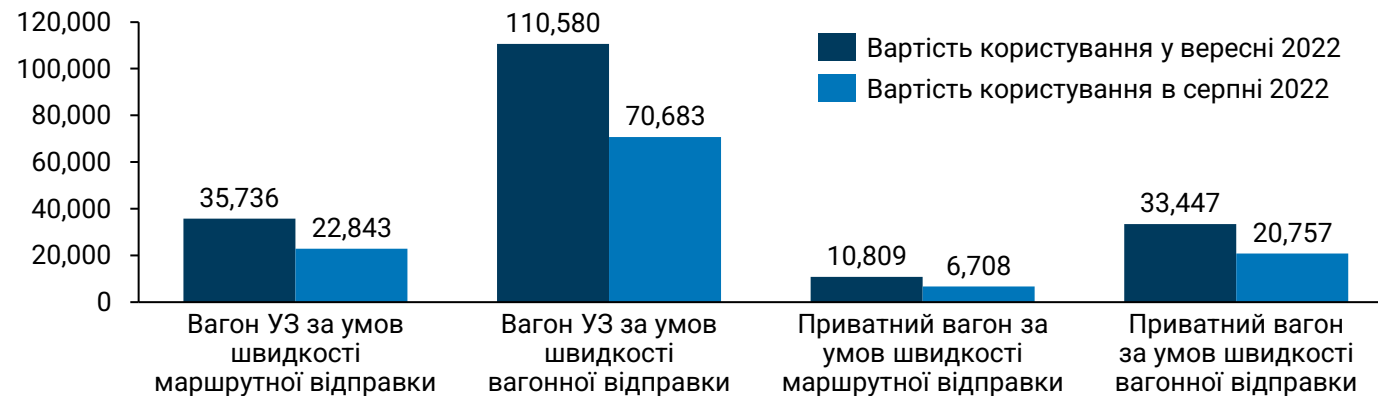
- За даними Railinsider, станом на серпень 2022 року **середній час перебування вагонів у повному стані зріс майже в 3 рази** у порівнянні з даними за цей ж період 2021 року.
- При цьому, середній повний та порожній рейси вагонів УЗ зросли **лише на 27% та 25%** відсотків відповідно.
- За таких показників **середній час обороту вагонів також підвищився на майже 38%**, як для приватних операторів рухомого складу, так і для вагонів УЗ.
- Таким чином, можна стверджувати що **російське вторгнення мало значний негативний вплив на стан залізничної зернової логістики** в середині країни.
- Попри це, ситуація з оборотом вагонів починає поступово покращуватись – **середній час перебування у завантаженому стані скоротився на близько 35%** з липня по серпень, у той час як порожній пробіг вагонів залишився майже незмінним.
- Середній час обороту також зазнав значного скорочення у майже 20%** в період з липня по серпень, що залишає надію на поліпшення тенденції в майбутньому.

Додаток 4: Структура витрат перевезенням зерновозом за експортним маршрутним відправленням (за гарантованою маршрутною швидкістю)

СТРУКТУРА ВИТРАТ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВОЗОМ (65 Т) УЗ НА ВІДСТАНЬ 783 КМ* КОМЕНТАРІ



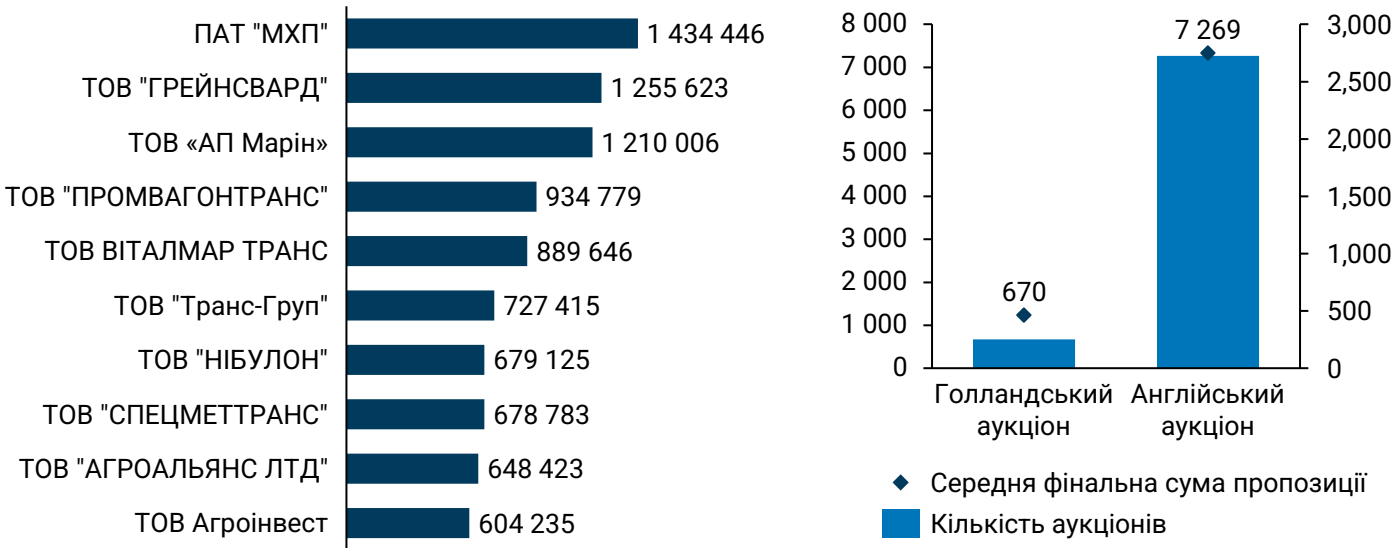
ВАРТІСТЬ ОРЕНДИ ВАГОНІВ УЗ ТА ОПЕРАТОРІВ РУХОМОГО СКЛАДУ, ГРН



- За орієнтовними розрахунками, при відправленні вагонів за гарантованою маршрутною швидкістю (**164 км/добу** на серпень 2022 року), орієнтовний час поставки зерна на відстань в 873 км. з 15 до 5 діб.
- За таких показників **вартість оренди вагонів перестає бути ключовим компонентом витрат** на перевезення зерна зерновозом та посягає **друге місце** після плати за порожній обіг.
- Таким чином, **орендарі повного маршрутного складу з вагонів УЗ платять на 37% менше за орендарів, що вимушені відправляти зерно на повагонній основі.**
- За даними Railinsider, оренда вагонів за короткостроковими контрактами на приватному ринку може бути дешевшою на близько **70%**.
- Частково подібна ситуація викликана відсутністю приватних вагонів на певних ділянках залізниці (переважно західні регіони), що створює **локальний дефіцит вагонів** та спричиняє зростання цін на вагони ЦТЛ УЗ.
- У випадку довгострокових контрактів, **різниця в ціні між приватними та державними вагонами може зростати до 80%.**

Додаток 5: Викривлення ціни на ринку зерновозів УЗ

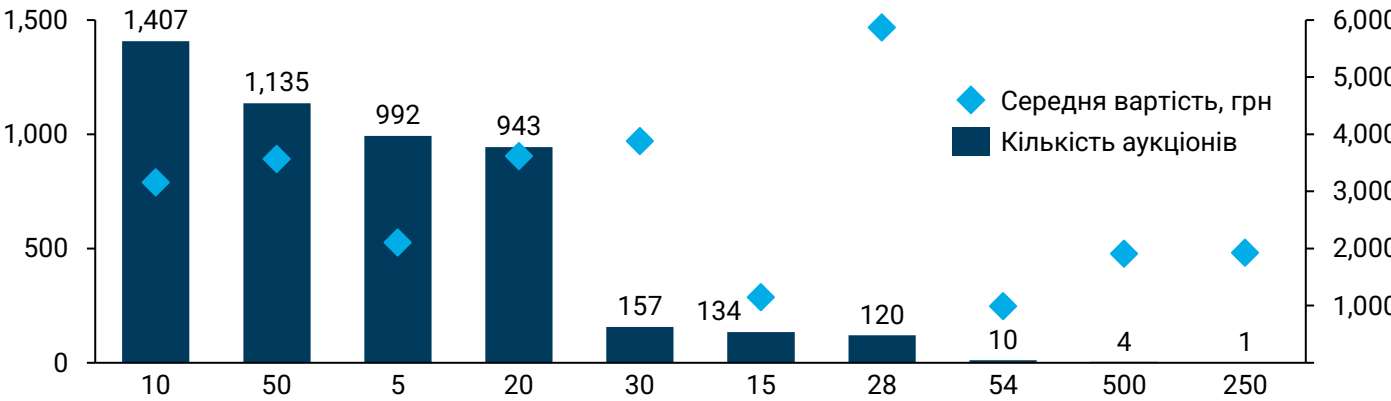
ТОП-10 НАЙБІЛЬШИХ ОРЕНДАРІВ ЗЕРНОВОЗІВ ТА ТИПИ АУКЦІОНІВ, 2021-22



КОМЕНТАРІ

- УЗ майже припинила використовувати голландські аукціони для здачі в оренду зерновозів, адже їх **результати призводили до гірших фінансових результатів для залізниці.**
- Високі ставки на аукціонах призводять до того, що **найбільшими орендарями зерновозів стають великі агровиробники.**
- Великі агровиробники створюють попит переважно на **великі маршрутні состави 30-50 вагонів**, що призводить до зростання цін на вагон в подібних лотах.
- Географічні та технічні обмеження спричиняють цінові викривлення вартості оренди вагонів:** Львівська область (до війни - 17% або 14% загального перевезення) **є найпроблемнішою в довозі зерна**, адже за рельєфом місцевості має вагові обмеження на формування одного составу — 1100-1500 т. (5-15 вагонів проти 54 на Південно-Західній та Південній залізницях).
- Як наслідок, в західних регіонах функціонує переважно парк УЗ (ЦТЛ), в якого **падає оборотність**, що спричиняє додаткові витрати – ціна на перевезення вагонів УЗ в даних регіонах може виходити вищою .

НАЙБІЛЬШ ПОПУЛЯРНІ ЛОТИ НА АУКЦІОНАХ УЗ, 2021-2022



Джерела: Прозорро.Продажі, Центр економічного відновлення



Центр
Економічного
Відновлення

easyBUSINESS IN UA