

Нові тарифні квоти ЄС скоротять український експорт на \$1,1 млрд щороку – ІЕД

Найбільше постраждає експорт пшениці, також очікується падіння експорту цукру, ячменю, м'яса птиці, яєць, меду та яблучного соку.

Запровадження оновлених тарифних квот Європейським Союзом призведе до зменшення українського експорту до ЄС на \$1,14 млрд на рік порівняно з 2024 роком. Про це пише «АПК-Інформ» із посиланням на ІЕД.

За оцінками аналітиків, найбільше постраждає експорт пшениці – втрати становитимуть близько \$894 млн щороку, або 80% від загального скорочення.

Попри це, дослідники наголошують, що нові квоти все ж є кроком до лібералізації торгівлі у порівнянні з режимом, який діяв до 2022 року.

«Повністю скасовано чотири тарифні квоти, ще 26 – розширено. Найбільше – для меду, цукру, ячмінної крупи та висівок. Це відкриває потенціал для безмитного експорту на \$630 млн на рік і може зекономити українським експортерам до \$165 млн на митах», – зазначають автори дослідження.

В ІЕД підкреслюють, що втрачені обсяги торгівлі з ЄС можуть бути частково компенсовані завдяки переорієнтації постачань на інші ринки. За прогнозами, близько \$891 млн експорту буде перенаправлено за межі Євросоюзу, тож загальні втрати України становитимуть близько \$253 млн, або лише 0,6% від обсягу експорту у 2024 році.

Основними причинами зниження залишаються зростання логістичних витрат на постачання пшениці на подальші напрямки та нижчі ціни на альтернативних ринках для окремих категорій товарів.

Таким чином, попри часткову компенсацію завдяки новим ринкам, оновлені тарифні квоти ЄС стануть помітним викликом для

українського аграрного експорту, насамперед зернового сегмента.

Нещодавно віцепрем'єр-міністр з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України Тарас Качка заявляв, що нові квоти ЄС відповідають амбіціям українського експорту.

<https://usm.media/novi-tarifni-kvoti-yes-skorotyat-ukrayinskiy-eksport-na-11-mlrd-shhoroku-ied/>

«Нібулон» окупив \$1 млн інвестицій у цифровий двійник елеваторів

Агрохолдинг «Нібулон» менше ніж за рік повернув близько \$1 млн інвестицій, вкладених у створення цифрового двійника елеваторів на базі ERP-системи IT-Enterprise.

Про це повідомляє «Інтерфакс-Україна».

Ефект компанія отримала завдяки скороченню персоналу та зменшенню втрат зерна, заявили компанії у спільному релізі.

У «Нібулоні» зазначили, що в умовах дефіциту кадрів система дозволяє зменшити залежність від ручної праці. Раніше на одному елеваторі працювали 80-100 людей, сьогодні – близько 20-30.

Згідно з повідомленням, впровадження нової системи підвищило точність обліку та скоротило втрати зерна на 1%.

«Ми покращили кількісно-якісний облік та автоматизували кожен крок процесу: рух зерна від моменту потрапляння на елеватор до відвантаження кінцевому споживачеві, включно із контролем якісних показників збіжжя та ресурсів, витрачених на його обробку», – пояснив IT-директор «Нібулону» Микола Рясько.

Система також забезпечила прозорий доступ до результатів

лабораторних досліджень і якості зерна. Вся оперативна інформація тепер доступна у мобільному додатку.

У 2024 році «Нібулон» інтегрував цифровий двійник на 23 елеваторах. За словами CEO та засновника IT-Enterprise Олега Щербатенка, цифровий двійник – це віртуальна копія виробництва, яка оновлюється в реальному часі завдяки даним із сенсорів та інших джерел, що дозволяє керувати процесами дистанційно.

Раніше власник і CEO «Нібулону» Андрій Вадатурський повідомляв, що компанія інвестувала \$2 млн у цифровізацію виробничих процесів, включно зі створенням цифрового двійника елеватора та мобільного застосунку. Нове програмне забезпечення встановлено на всіх елеваторах зернотрейдера, які об'єднано у спільну мережу.

Раніше USM повідомляв, що «Нібулон» планує вийти на довоєнну частку в експорті зерна.

<https://usm.media/nibulon-okupiv-1-mln-investiczij-u-czifrovij-dvijnik-elevatoriv/>

У Верховній Раді обговорили питання тарифів УЗ на вантажні перевезення

АТ «Укрзалізниця» вчергове потрапила під критику через тарифи на вантажні перевезення.

Питання тарифів обговорили під час засідання Верховної Ради 21 жовтня, пише RAIL.insider.

Народний депутат Сергій Вельможний заявив, що нинішня диференціація тарифів створює преференції для одних і значні перешкоди для інших, спотворюючи ринок.

«Наша мета – покласти край цій несправедливості й забезпечити рівні та прозорі умови доступу до вантажних залізничних перевезень для всіх суб'єктів господарювання. І це не тільки про справедливість, а й про фінансовий стан самої Укрзалізниці, який викликає занепокоєння», – наголосив він.

Водночас у Федерації роботодавців транспорту України заявили про те, що АТ «Укрзалізниця» планує провести чергову індексацію тарифів на вантажні перевезення – на 27% у 2025 році та ще на 11% із 1 січня 2026 року.

Нагадаємо, у вересні цього року портові оператори Одеського морського порту колективно звернулися до влади через вартість перевезень вантажів залізницею до портів.

Раніше USM повідомляв, що бізнес виступає проти запровадження диференційованих коефіцієнтів до залізничних тарифів у напрямку портів.

<https://usm.media/u-verhovnij-radi-obgovorili-pitannya-tarifiv-uz-na-vantazhni-perevezennya/>

Дорога логістика і млявий попит: Україна втрачає китайський ринок кукурудзи

Експортери фактично втратили китайський напрямок як стабільний канал збуту кукурудзи.

Україна практично вибула з ринку кукурудзи Китаю, поступившись позиціями Бразилії та РФ. Про це повідомила брокерка компанії Atria Brokers Дар'я Марченко, пише Elevatorist.

Так, попит Китаю на українську кукурудзу залишається вкрай низьким порівняно з попередніми роками, тоді як Бразилія зміцнила свої позиції завдяки нижчим цінам і стабільним

поставкам.

«Єдине вузьке вікно можливостей – це, якщо до кінця року знизяться внутрішні ціни та з'явиться невикористаний обсяг у квоті Китаю. Тоді, можливо, вдасться відправити одне-два судна – але лише як виняток», – зазначила Марченко.

З липня по вересень Китай імпортував 10–12 суден бразильської кукурудзи, використавши частину річної квоти на імпорт 7,2 млн тонн. Із цього обсягу лише близько 40% доступно для приватного сектору, тоді як приблизно 2 млн тонн зарезервовано для не-ГМО кукурудзи.

Нині бразильська кукурудза постачається до Китаю за ціною близько \$245/т CIF, тоді як російські трейдери пропонують поставки по \$250/т CIF. Для порівняння, українська кукурудза з урахуванням фрахту коштує близько \$259/т CIF, що позбавляє її конкурентних переваг.

«Навіть контейнерні поставки з України – приблизно на \$10/т дешевші – залишаються в межах 240-х доларів за тонну, що не дозволяє нам конкурувати», – пояснила брокерка.

Ситуацію посилює і внутрішня політика Китаю: уряд активно викуповує зерно у місцевих фермерів, стримуючи імпорт.

Також напередодні USM інформував, що нові тарифні квоти ЄС скоротять український експорт на \$1,1 млрд щороку.

<https://usm.media/doroha-logistyka-i-mliavyj-popyt-ukrajina-wt-raczaje-kytajsjkyj-rynok-kukurudzy/>
