

КВАРТАЛ «ШЛЯХІВ СОЛІДАРНОСТІ»

Матеріал підготовлено за підтримки Європейського Союзу та Міжнародного Фонду «Відродження» в межах грантового компонента проекту EU4USociety. Матеріал відображає позицію авторів і не обов'язково відображає позицію Міжнародного фонду «Відродження» та Європейського Союзу.

Над аналітичною
запискою працювали:
Євгенія Григор'єва

Редакція:
Ірина Сушко



До початку широкомасштабної війни росії проти України в середньому 75% українського зерна йшло на експорт у країни Європи, Азії та Північної Африки, що приносило країні близько п'ятої частини річних експортних надходжень. При цьому чорноморські порти забезпечували експорт 90% зернових і олійних культур. Ненадходження ж української агропродукції за призначенням внаслідок військового вторгнення РФ і блокади морських портів поставило під загрозу глобальну продовольчу безпеку. Тому в рамках вияву солідарності ЄС з Україною та з метою створення альтернативних логістичних маршрутів для експорту агропродукції з та імпорту товарів першої необхідності до України 12 травня 2022 року Європейська Комісія презентувала ініціативу «Шляхи солідарності»¹.

Розроблений Єврокомісією (далі - ЄК) амбітний план дій передбачав виконання наступних пріоритетних заходів у коротко- та довгостроковій перспективі.

1.
European Commission: European Commission to establish Solidarity Lanes to help Ukraine export agricultural goods https://transport.ec.europa.eu/news/european-commission-establish-solidarity-lanes-help-ukraine-export-agricultural-goods-2022-05-12_en (дата перегляду (18.08.2022))

Пріоритетні заходи Плану дій ініціативи «Шляхи солідарності»



УСУНЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАТРИМОК:

- виділення додаткового вантажного рухомого складу, суден та вантажних авто
- збільшення пропускної здатності транспортних мереж та перевантажувальних терміналів
- оптимізація митних операцій та інших перевірок
- забезпечення зберігання товарів на території ЄС



ПОЛІПШЕННЯ СПОЛУЧНОСТІ МІЖ ЄС ТА УКРАЇНОЮ:

- збільшення спроможності нових експортних коридорів
- встановлення нових інфраструктурних зв'язків у рамках відбудови України



З моменту представлення плану **минуло понад 3 місяці**. За словами Президентки ЄК Урсули фон дер Ляєн², завдяки його реалізації Україна експортувала до ЄС **10 млн тонн зерна та насіння соняшнику**, при тому, що запланований ЄК квартальний обсяг експорту лише першої складової мав становити **20 млн тонн**.

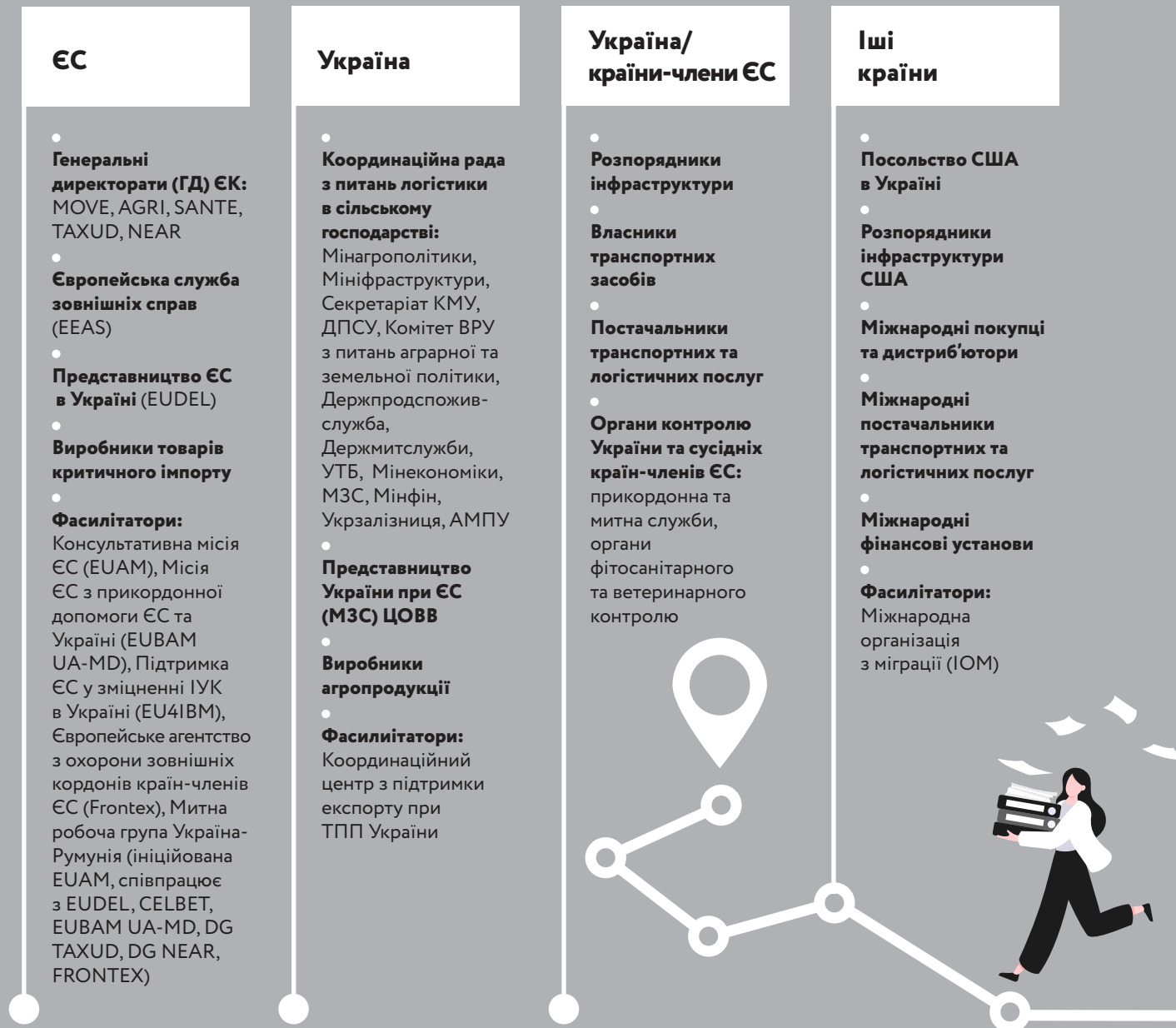
Оскільки значна частина заходів ініціативи «Шляхи солідарності» пов'язана з інтегрованим управлінням кордонами, експерти ЄББ проаналізували, які **виклики** з'явилися за час реалізації плану, в яких питаннях залученим сторонам вдалося досягти **успіху**, та якими є сьогоднішні **пріоритети**.

2.

Ursula von der Leyen: 10 million tons of cereals and oilseeds have now been transported out of Ukraine
<https://mobile.twitter.com/vonderleyen/status/1560288712768069633> (дата перегляду 18.08.2022)

Стейкхолдери ініціативи

Протягом першого кварталу до реалізації та сприяння впровадженню ініціативи були долучені такі стейкхолдери.



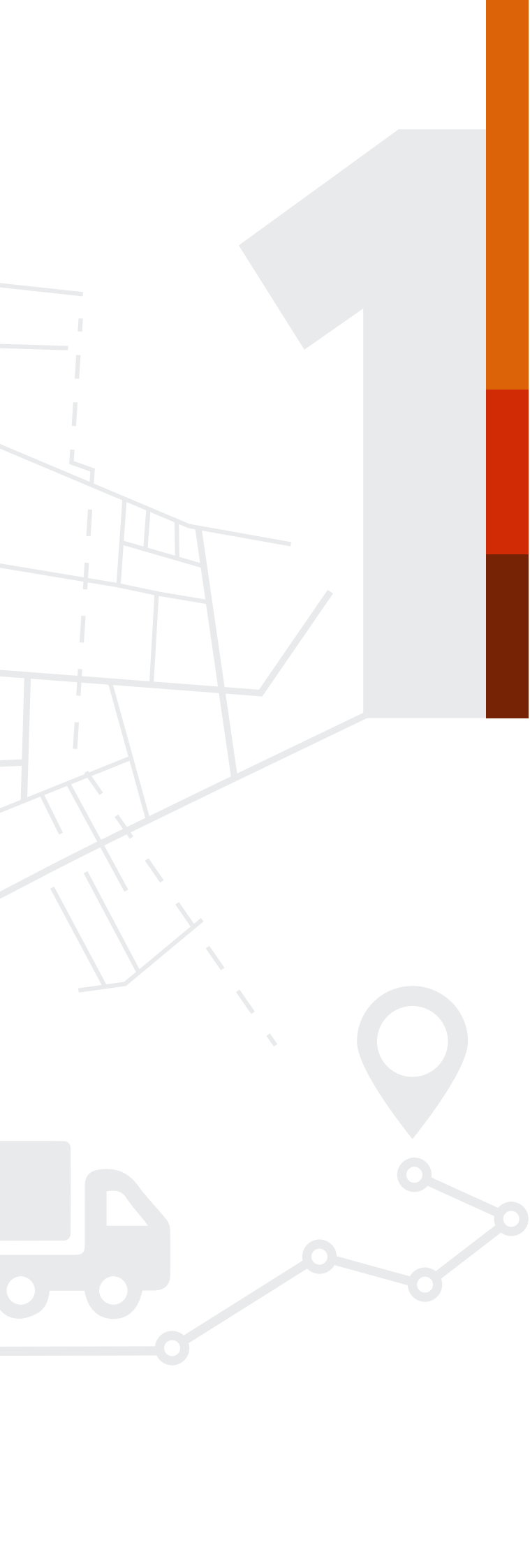
Слід зазначити, що США активно долучилися до ініціативи Єврокомісії. За словами міністра сільського господарства Тома Вілсека, багато країн у світі залежить від експорту української агропродукції, тому США мають намір докласти максимум зусиль, щоб українське збіжжя потрапляло до країн, які цього потребують³.

Результати, яких залученим сторонам вдалося досягти, розглянемо у розрізі відповідних заходів плану.

3.

Укрінформ: «Коридори солідарності»: Євросоюз і США допоможуть Україні експортувати зерно

<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3484783-koridori-solidarnosti-evrosouz-i-ssa-dopomozut-ukraini-eksportuvati-zerno.html> (перегляд 19.08.2022)



захід 1.

ДОДАТКОВИЙ ВАНТАЖНИЙ РУХОМИЙ СКЛАД, СУДНА ТА ВАНТАЖНІ АВТОМОБІЛІ

Що планувалось?

На початку впровадження ініціативи ЄК закликала учасників ринку ЄС терміново **надати додатковий транспорт** для доставки вантажів до та з України. Для узгодження запитів і встановлення відповідних контактів ЄК анонсувала **створення логістичної платформи** із залученням представників ЄК, держав-членів ЄС, України та бізнесу для координації дій між учасниками логістичних ланцюгів та оптимізації потоків вантажів. Також в межах даного заходу було передбачено **створення спеціальних контактних пунктів** держав-членів ЄС для реалізації ініціативи (за принципом «єдиного вікна»), який би дозволив зацікавленим сторонам повідомляти про проблеми вздовж логістичного ланцюжка.

Що зроблено?

На початку червня для узгодження попиту та пропозиції і налагодження бізнес-контактів між виробниками, трейдерами, представниками логістики та покупцями ЄК розробила три інструменти:

- логістичну платформу «ЄС-Україна для пошуку бізнес-партнерів» (**EU-Ukraine business matchmaking platform**)⁴;

- логістичну платформу для оптимізації експорту українського зерна «Зернові шляхи» (**Grainlanes**)⁵;

- лінію допомоги бізнесу для індивідуальних консультацій (**eu-ukraine-solidarity-lanes@ec.europa.eu**).

Для додаткового пошуку партнерів з транспортування та продажу агропродукції ЄК також працює над розробкою **застосунку для відображення переміщення продукції залізницею** на базі Платформи управління транспортом Transporeon⁶.

Платформа «ЄС-Україна для пошуку бізнес-партнерів» була створена 7 червня та доповнює дві інші платформи ЄС з пошуку партнерів: платформу підтримки ланцюгів постачання Мережі підприємств Європи (EEN) та форум Європейської підтримки кластерів України (EU Clusters Support Ukraine). Оскільки Україна брала без-

посередню участь у розробці платформи та є її координатором, це дає можливість всебічно врахувати потреби українського бізнесу під час її використання та удосконалення.

Першочергово фокус створення платформи був зосереджений на експорті зернових та олійних культур з України, але сьогодні даний ресурс об'єднує понад 750 учасників з майже 40 країн світу у 5-ти різних секторах.



4. Keeping Ukrainian goods moving: EU-Ukraine Business Matchmaking Platform <https://eu-ua-solidarity-lanes.seu.b2match.io/> (перегляд 19.08.2022)

5. Мінагрополітики: Єврокомісія запустила платформу для оптимізації експорту українського зерна до ЄС – Grainlane <https://minagro.gov.ua/news/yevrokomisiya-zapustila-platformu-dlya-optimizaciyi-eksportu-ukrayinskogo-zerna-do-yes-grainlane> (перегляд 15.08.2022)

6. Transporeon: Transporeon is the Transportation Management Platform for shippers, forwarders, carriers and retailers to move, manage and monitor freight in a world in motion <https://www.transporeon.com/en> (перегляд 20.08.2022)

ПЕРЕЛІК СЕКТОРІВ, НА ЯКИХ ЗОСЕРЕДЖЕНА РОБОТА ПЛАТФОРМИ



ЛОГІСТИЧНА
ГАЛУЗЬ



ВИРОБНИЦТВО ТА
ПЕРЕРОБКА



ЕКСПОРТ ТА ІМПОРТ
АГРОПРОДУКЦІЇ



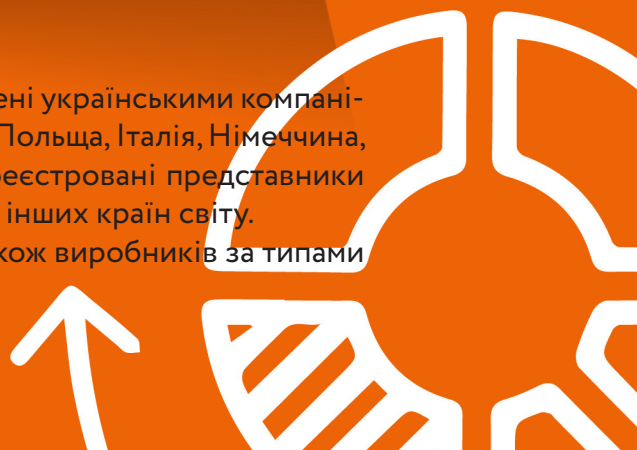
ЕКСПОРТ ТА ІМПОРТ
ХАРЧОВИХ ПРОДУКТІВ



ЕКСПОРТ ТА ІМПОРТ
СИРОВИНИ

Більше 40% учасників платформи представлені українськими компаніями, іншими найбільш активними учасниками є Польща, Італія, Німеччина, Румунія та Бельгія. Крім того, на платформі зареєстровані представники Канади, США, Великобританії, країн Африки та інших країн світу.

Розподіл компаній за типами діяльності, а також виробників за типами продукції на платформі є наступним.





українські
постачальники
транспортних та
логістичних послуг



українські
виробники
зерна



українські виробники
та експортери
продуктів харчування



міжнародні
постачальники
транспортних та
логістичних послуг



міжнародні
покупці та
дистриб'ютори



українські
виробники



бензин
та д/п



рослинна
олія



добрива



продукти
харчування



руда та металеві
вироби



зерно



Для поліпшення комунікацій між учасниками платформи проводяться щотижневі консультації під керівництвом Заступника Гендиректора ГД MOVE – керівника платформи Майї Бакран та за участі представників інших причетних ГД ЄК, держав-членів ЄС, європейського бізнесу та операторів, а також ЦОВВ та постачальників транспортних та логістичних послуг України.

Крім того координаторами платформи проводяться щомісячні онлайн заходи (**b2b matchmaking events**), під час яких обговорюються поточні проблеми реалізації ініціативи, а також певній кількості компаній надається можливість презентувати свій бізнес іншим учасникам заходу. Останній такий захід відбувся 19 серпня під назвою «Агро-експортні коридори для України»⁷.

Під час заходу амбасадорка з особливих доручень МЗС України та колишня в.о. міністра аграрної політики та продовольства України Ольга Трофімцева закликала учасників використовувати ще один ресурс, розроблений МЗС України, - **платформу «Nazovni»**⁸, яка з-поміж іншого функціоналу є фактично прямим зв'язком українських виробників з посольствами в різних країнах світу, що може сприяти, наприклад, пришвидшенню здійснення процедур з підтвердження якості товарів.

Логістична **платформа «Зернові шляхи» (Grainlanes)** була створена 13 червня ЄК спільно з V_labs та Rail Cargo Group для **оптимізації експорту виключно українського зерна до країн-членів ЄС наземним транспортом** та об'єднує логістичні компанії ЄС і трейдерів та фермерів з України. Як і попередня, дана платформа, покликана прискорити процес узгодження можливостей між попитом і пропозицією. Особливістю

платформи є те, що на ній одночасно розміщуються і торгіві, і транспортні запити, що має полегшувати процес організації експортних поставок. У разі успішної роботи платформи, планується її доповнення новим функціоналом (специфікація перетину кордону або база даних попиту на логістику на короткий термін).

На лінію допомоги **eu-ukraine-solidarity-lanes@ec.europa.eu** компанії з ЄС та України можуть направляти свої індивідуальні запити для отримання консультацій. Також під час останнього заходу EEN-Ukraine Консорціум координаторка платформи «ЄС-Україна для пошуку бізнес-партнерів» Олена Фесенко висловила готовність особисто надавати консультації з будь-яких питань в рамках реалізації ініціативи.

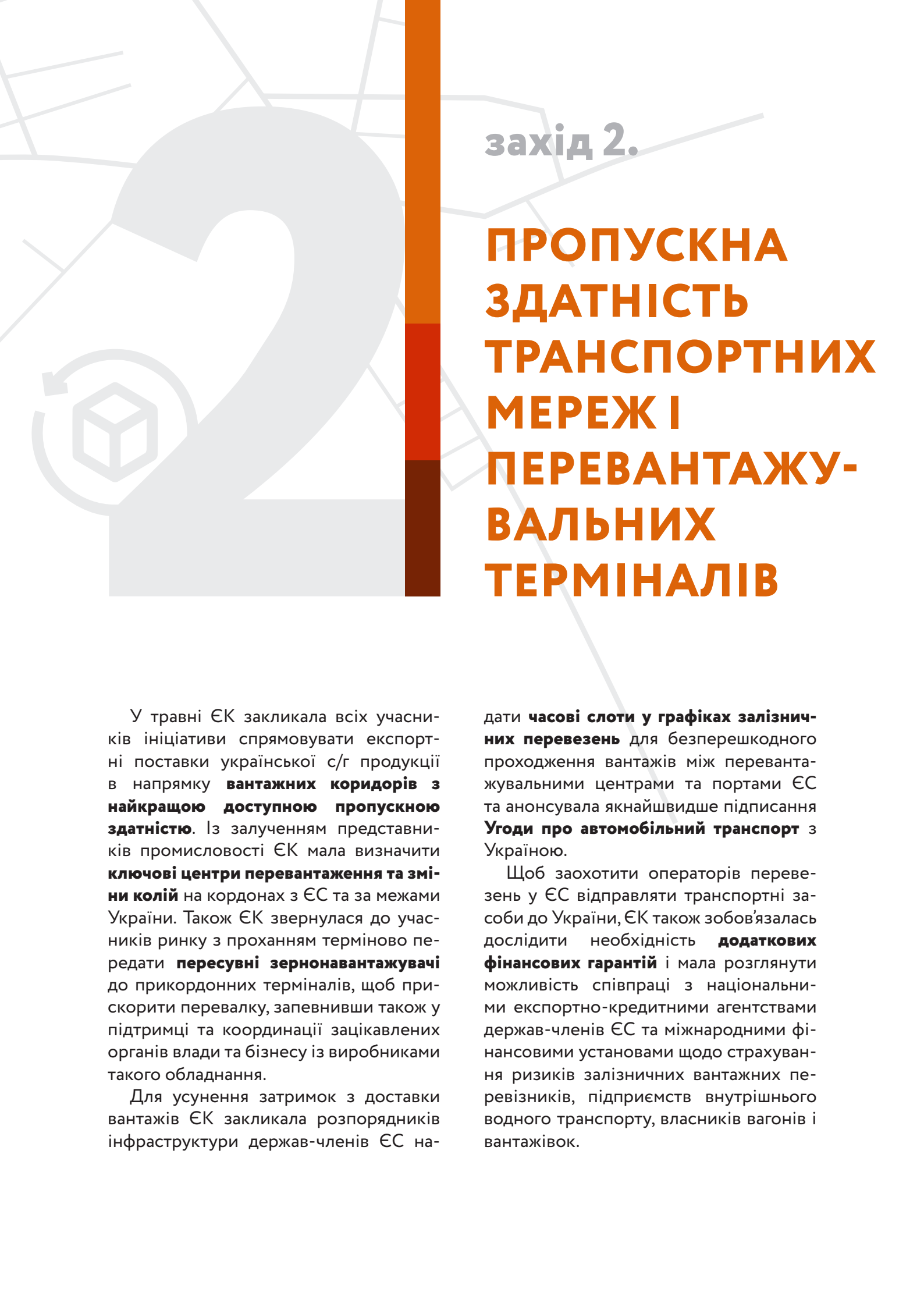
За словами фасилітаторів ініціативи, попри широке використання стейкхолдерами розроблених Єврокомісією інструментів для сприяння процесу надання додаткового транспорту для української експортної продукції, проблема **нестачі специфічних вагонів-зерновозів**, у тому числі провізної потужності, та **обмежена кількість вантажівок і водіїв** для перевезення с/г вантажів лишається досі гострою.

На думку заступника міністра аграрної політики та продовольства України з питань цифрового розвитку, цифрових трансформацій і цифровізації Дениса Башлика⁹, ЄС має терміново розглянути питання створення державних програм підтримки виробників зерновозів, що може суттєво покращити ситуацію з агроекспортом та зменшити можливі економічні наслідки обмеженого українського експорту (щонайменше йдеться про збільшення цін на продовольство та соціальне незадоволення населення ЄС).

7. «Agro-export corridors for Ukraine» B2b matchmaking event for logistic companies and producers/distributors/exporters/importers of Agrarian products of Ukraine https://eu-ua-solidarity-lanes.eu.b2match.io/page-1931?fbclid=IwAR3DfhN_yDIAHdeq4mWC-qsmS7gJExZvrOjQONFWHi6kgw50_SqKggHT-X4 (перегляд 19.08.2022)

8. NAZOVNI: допомагаємо бізнесу вийти назовні <https://nazovni.online/> (перегляд 19.08.2022)

9. Agro Times: Агроекспорт потребує збільшення кількості зерновозів та нових логістичних коридорів <https://agrotimes.ua/agromarket/agroeksporth-potrebuye-zbilshennya-kilkosti-zernovoziv-ta-novyh-logistichnyh-korydoriv/> (перегляд 24.08.2022)



захід 2.

ПРОПУСКНА ЗДАТНІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ І ПЕРЕВАНТАЖУ- ВАЛЬНИХ ТЕРМІНАЛІВ

У травні ЄК закликала всіх учасників ініціативи спрямовувати експортні поставки української с/г продукції в напрямку **вантажних коридорів з найкращою доступною пропускною здатністю**. Із залученням представників промисловості ЄК мала визначити **ключові центри перевантаження та зміни колій** на кордонах з ЄС та за межами України. Також ЄК звернулася до учасників ринку з проханням терміново передати **пересувні зерновантажувачі** до прикордонних терміналів, щоб прискорити перевалку, запевнивши також у підтримці та координації зацікавлених органів влади та бізнесу із виробниками такого обладнання.

Для усунення затримок з доставки вантажів ЄК закликала розпорядників інфраструктури держав-членів ЄС на-

дати **часові слоти у графіках залізничних перевезень** для безперешкодного проходження вантажів між перевантажувальними центрами та портами ЄС та анонсувала якнайшвидше підписання **Угоди про автомобільний транспорт** з Україною.

Щоб заохотити операторів перевезень у ЄС відправляти транспортні засоби до України, ЄК також зобов'язалась дослідити необхідність **додаткових фінансових гарантій** і мала розглянути можливість співпраці з національними експортно-кредитними агентствами держав-членів ЄС та міжнародними фінансовими установами щодо страхування ризиків залізничних вантажних перевізників, підприємств внутрішнього водного транспорту, власників вагонів і вантажівок.

Що зроблено?

29 червня Україна та ЄС підписали **Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом**¹⁰, яка скасувала необхідність отримання українськими перевізниками дозволів для здійснення двосторонніх та транзитних перевезень в держави ЄС та дозволила уникнути зупинки експорту української продукції через автомобільні пункти пропуску. Тож, українські вантажівки врешті отримали можливість перетинати кордон без додаткових обмежень по кількості в'їздів та строку перебування (до цього з деякими країнами ЄС, перш за все Польщею, проблема нестачі відповідних дозволів стояла дуже гостро). Також Угодою звільнено власників посвідчень водіїв, виданих однією зі сторін, від вимоги мати міжнародне посвідчення водія.

Попри активний товарообіг з Україною після підписання **«транспортно-го безвізу»** з ЄС Молдова залишалась єдиною державою на наших кордонах, з якою не було скасовано дозвільний режим для українських автомобільних перевізників. Але 26 серпня і на цьому напрямку було досягнуто домовленостей про двостороннє скасування дозволів на міжнародні вантажні перевезення, які вступили в силу з 1 вересня¹¹.

Щодо лібералізації залізничних перевезень та перевезень внутрішніми водними шляхами, наприкінці серпня Генеральний директор ГД MOVE Хенрік Хололей заявив про готовність директотату тісно співпрацювати з причетни-

ми ЦОВВ України для обговорення аспектів можливої лібералізації та пошуку прийняттого для обох сторін рішення. Європейське агентство з питань залізничного транспорту (ERA), у свою чергу, висловило готовність до співпраці з Міністерством інфраструктури України та АТ «Укрзалізниця» у питанні безпеки перевезень та наближення до стандартів ЄС. Зокрема відзначено пріоритетність адаптації Україною законодавства ЄС у сфері залізничних перевезень, як це передбачено Угодою про асоціацію. Пропозиція української сторони щодо лібералізації перевезень товарів внутрішніми водними шляхами, надіслана до ЄК ще у квітні, перебуває на завершальній стадії експертної оцінки ЄК. Представництвом України при ЄС найближчим часом заплановано проведення додаткових консультацій з окреслених питань між усіма причетними сторонами.

З 1 жовтня Україна також приєднується до міжнародної системи обміну митною інформацією NCTS (система спільного транзиту з 35 країнами Європейського регіону) та отримує ще й **«митний безвіз»**, що має в разі прискорити час перетину кордону вантажівками завдяки спрощеному декларуванню товарів та відповідному пришвидшенню їх митного оформлення¹².

Поряд з тим, попри значні позитивні зміни щодо документального оформлення експортних та імпорتنних операцій, вкрай гострими лишаються інфра-

^{10.} Економічна правда: Товар поїде без обмежень. Що означає для України транспортний «безвіз» <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/06/29/688647/#4> (перегляд 19.08.2022)

^{11.} Міністерство інфраструктури: Україна та Молдова скасували дозволи на міжнародні вантажні перевезення <https://mtu.gov.ua/news/33665.html> (перегляд 27.08.2022)

^{12.} Державна митна служба: З 1 жовтня Україна розпочинає міжнародне застосування Конвенції, - Рада асоціації Україна-ЄС <https://customs.gov.ua/news/ncts-26/post/z-1-zhovtnia-ukrayina-rozpochinaie-mizhnarodne-zastosuvannia-konventsii-rada-asotsiatsiyi-ukrayina-ies-939> (перегляд 06.09.2022)

структурні та організаційні проблеми функціонування пунктів пропуску через кордон, які прямо впливають на пропускну здатність транспортних мереж та відіграють вирішальну роль у реалізації «Шляхів солідарності».

Так, недостатня кількість автомобільних пунктів пропуску для вантажівок та їх інфраструктурні проблеми, вузькі під'їзні шляхи до них, низька організація контролю транскордонного руху (відсутність внутрішнього інформування щодо ПДР та спеціальних смуг для окремих видів вантажів безпосередньо у пунктах пропуску) призводять до колосальних затримок.

Слід зазначити, що у рамках урядового проєкту «Відкритий кордон» деякі зрушення на **автомобільних пунктах пропуску** нещодавно відбулися. Так, на польському напрямку у ПП «Краківець-Корчова» було збільшено кількість смуг для вантажівок з 4 до 10 та створено додаткові павільйони для митного і транспортного контролю. ПП «Ягодин-Дорогуськ» виділено для обслуговування лише вантажівок та заплановано розширення пропускового пункту ще на 5 смуг. А з 1 вересня по 30 листопада поточного року в рамках пілотного проєкту також впроваджено зміни в організації руху вантажного транспорту, який передбачає рух вантажівок **до 7,5 тонн** через ПП «Устилуг-Зосин», «Грушів-Будомеж», «Смільниця-Кросценко», «Угринів-Долгобичув», а **понад 7,5 тонн** – через ПП «Рава-Руська-Хребенне», «Краківець-Корчова», «Шегині-Медика», «Ягодин-Дорогуськ» (з

певними винятками щодо товарів, що підлягають фітосанітарному та ветеринарному контролю)¹³. На **словацькому напрямку** розширено смугу для великогабаритного транспорту у ПП «Ужгород».

Поряд з тим на молдавському напрямку одна з двох ключових доріг Одеської області, що ведуть до кордону, була повністю зруйнована російськими ракетами, що спричинило значне перевантаження другої дороги у напрямку ПП «Маяки-Удобне-Паланка» та самого пропускового пункту. Згідно звітів BSA Team, з початку війни вантажообіг даного регіону зріс утричі, тоді як прикордонна інфраструктура не готова обслуговувати таку велику кількість вантажівок і товарів.

Щодо пропускової здатності **річково-го та морського транспорту**, то за інформацією фасилітаторів ініціативи, попри функціонування українських портів Дунаю «Рені» та «Ізмаїлу» і значне збільшення їх потужностей, тоннаж суден, які можуть використовувати ці порти, обмежений. Так, осадка на Дунаї становить 7 метрів, тому по ньому можливі лише внутрішні судноплавства з навантаженням до 3000 тонн на баржу. Порт Іллічівська заблокований повністю військами РФ, а через Одеський порт дозволено експортувати лише обмежену кількість узгоджених с/г партій. Порти Молдови та Румунії також мають обмежені потужності поряд з проблемою нехватки кількості барж та причалів.

Недостатньо розвиненими залишаються також **залізничні пункти про-**

13.

Державна митна служба: 31 вересня впроваджені зміни в організації руху вантажного транспорту на кордоні з Польщею <https://www.facebook.com/UkraineCustoms/posts/pfbid0sq8nmCxWchdX2oaeidoaZUu9ZAMer3N7VTunYvZ2pHeUQzyucoRH5WkND9vt9cPFI> (перегляд 01.09.2022)

пуску, які не забезпечені достатньою кількістю колій, через що очікування поїздами черги (відстій) відбувається у спеціальних залізничних смугах, кількість і розміри яких не відповідають реальним потребам. Відомою проблемою є невідповідність ширини колії в Україні, яку після розпаду СРСР масово не перелаштували на європейські стандарти, та країнах ЄС. При цьому лише незначна частка рухомого складу може автоматично адаптуватись до змін колій, тоді як більшість потребує «ручної» заміни колісних пар, на що витрачається багато часу. Особливо при необхідності перевантаження товарів з одного рухомого складу в інший.

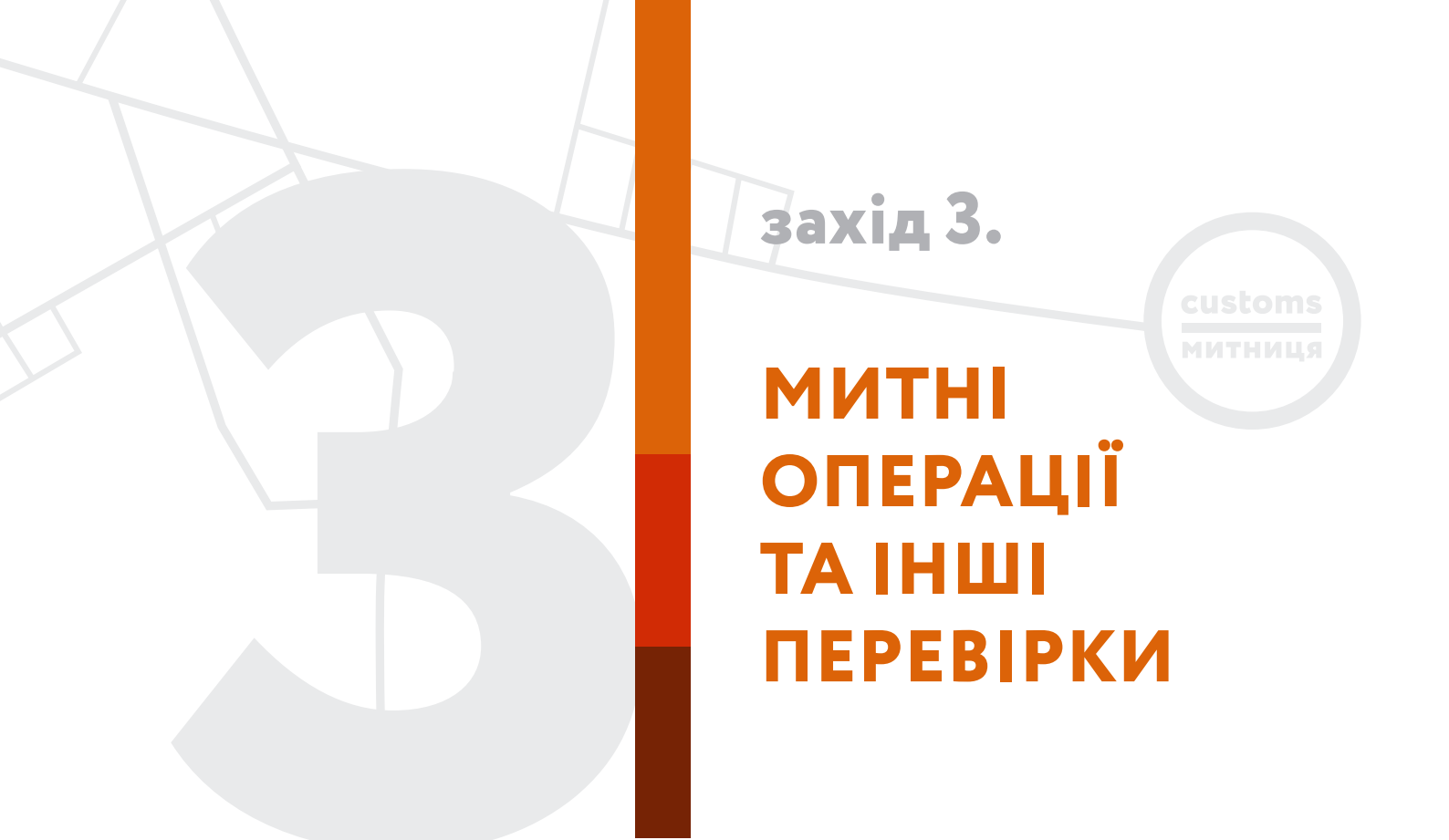
Щодо виділення **часових слотів** та надання **пересувних навантажувачів** – учасники заходу «Агроекспортні коридори України» та фасилітатори ініціативи зазначають, що вказаного обладнання все ще критично не вистачає, як і вільних часових слотів для позапланових залізничних перевезень вантажів, попри вимоги ЄК щодо їх беззастережного надання. На їх думку, з цього приводу мав би бути створений наднаціональний координаційний орган із залізничних перевезень, який би переглянув ліміти розміщення слотів у державах-членах ЄС.

Під час заходу представники бізнесу також зазначили, що питання **додаткових фінансових гарантій** для операторів автомобільних та залізничних перевезень та постачальників продукції з ЄС не опрацьовано повною мірою і європейські виробники та транспортні компанії мають обґрунтовані застереження щодо переміщення їх транспорту та вантажів територією України. Через це українським компаніям доводиться самостійно закривати логістич-

ні потреби країни.

Так, 17 червня уряд Польщі, єдиний серед країн-членів ЄС, прийняв рішення для **розширення можливостей страхування ризиків у двосторонній торгівлі з Україною**, яке передбачає надання страхових гарантій польським виробникам у відносинах з українськими контрагентами через державну Корпорацію страхування експортних кредитів (КУКЕ). Фактично польські імпортери отримують держгарантії покриття ризиків несплати українськими покупцями поставленої продукції. До кінця року КУКЕ зможе надати кредитні ліміти на суму більше 100 млн євро, але страхування покриває лише контракти на постачання продукції критичного імпорту (для забезпечення ЗСУ, гуманітарних потреб населення, відновлення виробництва та діяльності бізнесу).

За словами О. Трофімцевої в умовах надзвичайного дефіциту бюджету під час війни український уряд не може покрити питання страхування додаткових ризиків власними силами. А створене незадовго до її початку Експертно-кредитне агентство (ЕКА) не працює так ефективно, як цього вимагають поточні умови функціонування бізнесу. Наразі існують кілька пілотних програм фінансових гарантій для українського бізнесу від Мінагрополітики та Мінекономіки, які повинні показати доцільність цього інструментарію або необхідність перенаправлення коштів в інше русло – наприклад, на компенсації збитків. О. Трофімцева закликала колег з ЄС пропонувати інші можливості для підтримки двосторонньої торгівлі з Україною, зокрема, наприклад, підтримати українських виробників та транспортників шляхом авансових платежів за товар.



захід 3.

customs
МИТНИЦЯ

МИТНІ ОПЕРАЦІЇ ТА ІНШІ ПЕРЕВІРКИ

Попри те, що прикордонні і митні перевірки відіграють другорядну роль у реалізації «Шляхів солідарності», оптимізація бюрократичних процедур, пов'язаних з їх виконанням, є одним з важливих компонентів успішного впровадження ініціативи. В зв'язку з цим Комісія закликала національні органи влади країн ЄС застосовувати **максимальну гнучкість і забезпечити належний персонал** для прискорення процедур в усіх пунктах пропуску через кордон. Для цього ЄК, зокрема, запланувала заохочення митних органів країн-членів ЄС вжити заходи для усунення затримок, спричинених **сертифікацією ЄС або національною сертифікацією**. Також Комісією були заплановані регулярні зустрічі з державами-членами для формування скоординованого підходу при здійсненні перевірок та українськими органами влади для спостереження за ситуацією та **оперативного вирішення будь-яких вузьких місць**.

Тож, у своїх закликах до учасників реалізації ініціативи щодо оптимізації митних операцій та інших перевірок ЄК рекомендувала:

- спростити або відмінити несуттєві митні процедури;
- спростити процедури видачі необхідних експортних сертифікатів в Україні, а також видачі та перевірки ветеринарних і фітосанітарних сертифікатів якості продукції з боку ЄС або країн-членів для імпорту зерна чи транзиту їх територіями;
- перемістити перевірки, зокрема сертифікатів, в місця, відмінні від кордону (наприклад у морські порти або місця призначення);
- тимчасово уніфікувати підхід країн-членів ЄС до митного та інших видів контролю у пунктах пропуску та забезпечити достатній штат посадових осіб (прикордонного контролю, митних службовців, фітосанітарних і ветеринарних інспекторів) на прикордонних постах, щоб прискорити всі існуючі перевірки та забезпечити цілодобове обслуговування на всіх відповідних пунктах пропуску.

Що зроблено?

Наразі фітосанітарні перевірки на стороні країн ЄС можуть тривати до кількох днів і відрізнятися від одного пункту пропуску до іншого та між державами-членами. Наприклад, попри заяви міністра сільського господарства Польщі Генрика Ковальчика щодо рішення про цілодобові чергування ветеринарних і фітосанітарних служб на кордоні¹⁴, польські фітосанітарні інспектори працюють у робочі дні з 08:00 до 17:00. В Україні ж відповідні служби працюють 24/7, що призводить до багатокілометрових черг.

Так, станом на початок вересня черга вантажівок на виїзд з України на ПП «Ягодин» сягала 45 кілометрів у довжину. За даними заступника міністра інфраструктури Мустафи Найєма, якщо до війни на цьому пункті пропуску проходили контроль 80 вантажівок на добу, то на початку вересня – 12-15. 5 вересня польські перевізники оголосили страйк, вимагаючи запровадження цілодобового фітосанітарного контролю¹⁵.

За інформацією Представництва України при ЄС у червні поточного року ГД ЄК MOVE узгодив з представниками Румунії **скасування всіх ветеринарних та фітосанітарних перевірок** (офіційно з 17.06.2022), збільшення кількості персоналу на автомобільних пунктах пропуску та спрощення митного контролю. Також ЄК досягла домовленостей щодо **спрощення митного оформлення**, збільшення кількості пілотів до 60 осіб та пропускної здатності з 9 до 12 суден на день та використання порту Суліна для перевантаження вантажу великотоннажними морськими суднами. Крім цього, ЄК рекомендувала Румунії продовжити робочі

години функціонування порту.

У липні ГД ЄК TAXUD розроблено документ щодо **спрощення митного, ветеринарного та фітосанітарного контролю**. Станом на кінець серпня він знаходиться на опрацюванні Держмитслужби та причетних ЦОВВ України.

ЄК працює з Польщею, Румунією, Словаччиною, Угорщиною над запровадження **«спільного контролю»** для прискорення проходження прикордонного та митного контролю у спільних пунктах пропуску. Станом на кінець серпня проєкт Угоди між урядами Польщі та України знаходиться на етапі погодження українською стороною. З іншими державами-членами тривають перемовини.

Одним з основних фасилітаторів ініціативи, EUAM, у рамках оновленого мандату було здійснено консультування українських митних та інших органів прикордонного контролю щодо формування підходу до скорочення часу очікування та часу перетину кордону, зокрема на основі встановлення пріоритетів та створення спеціальних смуг для вантажівок із зерном, паливом, гуманітарною допомогою тощо. Крім того EUAM постійно працює над підвищенням рівня обізнаності національних та міжнародних стейкхолдерів у митних та прикордонних питаннях та посиленні співпраці та сприяння ініціативі. Так експерти Місії ініціювали створення **робочої групи за участю представників митних адміністрацій Румунії та України**, основним завданням якої є розробка дієвих технічних рішень та адаптація найкращих практик митного оформлення, спрямованих на спрощення двосторонньої торгівлі.

¹⁴.
Укрінформ: «Коридори солідарності»: Євросоюз і США допоможуть Україні експортувати зерно <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3484783-koridori-solidarnosti-evrosouz-i-ssa-dopomozut-ukraini-eksportuvati-zerno.html> (перегляд 19.08.2022)

¹⁵.
Економічна правда: Польські перевізники теж влаштували страйк на українському кордоні через черги <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/5/691145/> (перегляд 06.09.2022)



захід 4.

ЗБЕРІГАННЯ ТОВАРІВ НА ТЕРИТОРІЇ ЄС

У межах реалізації ініціативи ЄК планувала провести **оцінку наявних спроможностей для тимчасового зберігання товарів** українського експорту в ЄС та скоординувати дії з країнами-членами для забезпечення більших потужностей. Така оцінка, зокрема щодо зберігання зерна в портах ЄС, мала би бути корисною не лише в коротко-, а й у середньостроковій перспективі (врожай літо-осінь 2022 року), оскільки частина потужностей для зберігання зерна в Україні може бути недоступна або знищена. Створення буферів (переважно поблизу пунктів пропуску через кордон, станцій вздовж ліній «широкої» колії та в морських портах ЄС) могло би також забезпечити більш ефективне використання рухомого складу.

Що зроблено?

У червні президент США Джо Байден повідомив про плани побудови тимчасових зерносховища на кордоні Польщі та України¹⁶. При цьому міністр сільського господарства Польщі заявив, що таке будівництво може зайняти три-чотири місяці, і що така інфраструктура повинна розташовуватися там, де закінчується «широка» колія з України¹⁷. А вже у серпні польська компанія ETC Terminal повідомила про зведення ангару для тимчасового зберігання українського зерна у місті Хелм¹⁸. Також на початку серпня про плани розширення наявного зерносховища на території Словаччини повідомляла українська компанія BZK Grain Alliance¹⁹. За словами міністра аграрної політики та продовольства України Миколи Сокальського, станом на кінець серпня український агробізнес (переважно за власні гроші) скупив майже всі одноразові зерносховища на світовому ринку.

Попри це, за даними Українського союзу промисловців та підприємців, потреба в тимчасових сховищах на те-

риторії ЄС, зокрема у Польщі, залишається вкрай гострою²⁰. Тож у вересні представники польських логістичних операторів закликали уряд створити державну програму, яка би займалася створенням термінальної прикордонної інфраструктури для зберігання агропродукції²¹, розбудова мережі якої, зокрема, необхідна для можливості повернення українських аграріїв до ф'ючерсної торгівлі.



16.

Європейська правда: США допоможуть у побудові тимчасових зерносховищ для вивезення зерна з України – Байден <https://www.epravda.com.ua/news/2022/06/14/688155/> (перегляд 05.09.2022)

17.

Henryk Kowalczyk: Statement by Deputy Prime Minister, Minister of Agriculture and Rural Development Henryk Kowalczyk on the construction of silos for Ukrainian grain. <https://www.facebook.com/HenrykKowalczyk/posts/451550973462471> (перегляд 06.09.2022)

18.

Rail Expro: Польський ETC Terminal зводить тимчасові зерносховища на кордоні з Україною <https://railexpoua.com/novyny/etc-terminal-zvodyt-tymchasovi-zernoskhovishcha-na-kordoni-z-ukrainoiu/> (перегляд 06.09.2022)

19.

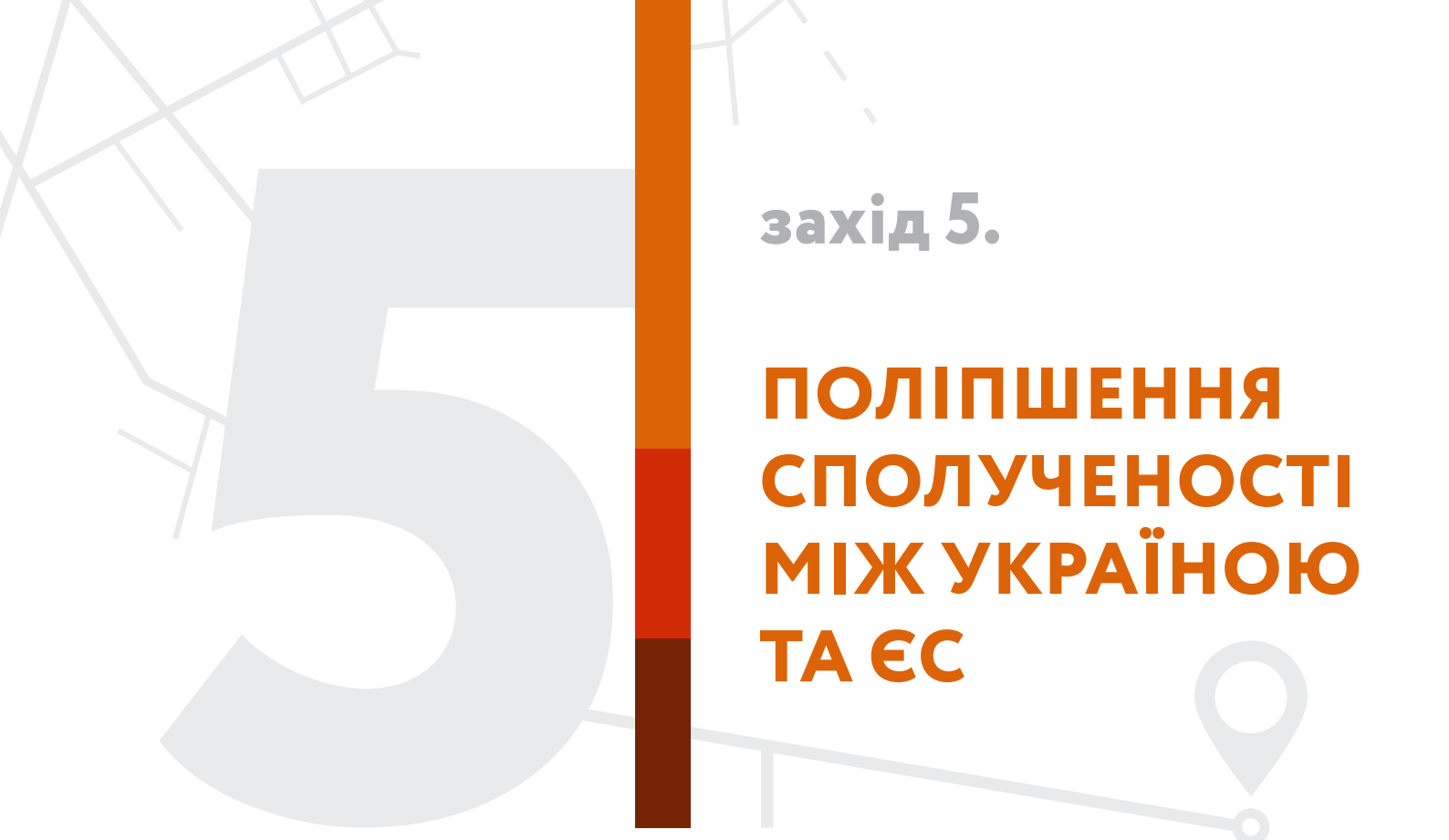
Elevatorist.com: Grain Alliance планує з часом розширити потужності зберігання на елеваторі в Словаччині <https://elevatorist.com/novosti/15163-grain-alliance-planuye-z-chasom-rozshirity-potujnosti-zberigannya-na-elevatori-v-slovachchini> (перегляд 06.09.2022)

20.

УСПП: Аграріям може не вистачити сховищ для нового врожаю: потрібні тимчасові термінали на кордонах з ЄС <https://uspp.ua/news/ostanni-novyny/2019/ahriiam-mozhe-ne-vystachyty-skhovishch-dlia-novoho-vrozhaui-potribni-tymchasovi-terminaly-na-kordonakh-z-yes> (перегляд 06.09.2022)

21.

Rail Expro: У Польщі закликають створити державну програму будівництва терміналів і логістичних центрів на кордоні з Україною <https://railexpoua.com/novyny/u-polshchi-zaklykaiut-stvoryty-derzhavnu-prohramu-budivnytstva-terminaliv-i-lohistrychnykh-tsentriv-z-ukrainoiu/> (перегляд 06.09.2022)



захід 5.

ПОЛІПШЕННЯ СПОЛУЧЕНОСТІ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

Крім термінового пошуку альтернативних маршрутів для експорту зерна, у своєму плані ЄК окреслила середньотривалі та довгострокові заходи для **збільшення пропускну здатності нових експортних коридорів**, які, втім, мають бути реалізовані якомога швидше для покращення інфраструктури в ЄС, Україні та Молдові та зв'язків між ними.

Для цього ЄК було заплановано надання всім залученим сторонам **рекомендацій щодо доступного фінансування**, зокрема, за рахунок Фонду гуртування та Європейського фонду регіонального розвитку (в межах програми Interreg 2021-2027) у поєднанні з інструментами зовнішнього фінансування ЄС, та **найдоцільніших процедур закупівель**, які можуть бути використані на тих напрямках, де швидке втручання може забезпечити швидкі результати. Одним з таких напрямків ЄК зазначила термінове відновлення пунктів пропуску з подвійною колією, які тривалий час не використовувались або пропускну здатність яких була низькою, розширення потужностей існуючих пристроїв зміни колій для залізничних вагонів та потужності транспортної інфраструктури на прикордонних пунктах пропуску.

У рамках же відбудови України необхідним є **встановлення нових інфраструктурних зв'язків**, а оцінка майбутніх потреб, на думку ЄК, має бути зосереджена на:

- модернізації транскордонного сполучення (дорога-дорога, дорога-залізниця, залізниця-залізниця) між ЄС та Україною та оптимізації транспортних потоків з точки зору пропускну здатності, сумісності та ефективності служб перетину кордону. Необхідні інвестиції можуть бути підтримані програмою Connecting Europe Facility (CEF);
- розвитку нових транс'європейських транспортних коридорів базової мережі (TEN-T), що з'єднують ЄС з Україною та Молдовою;
- покращенні сполучення та судноплавності на коридорі Рейн-Дунай для забезпечення більш ефективного руху через посилену координацію між портами та річковими органами ЄС, України та Молдови.

Крім CEF, ЄК планувала провести оцінку інших механізмів фінансування ЄС, які можуть бути мобілізовані для задоволення потреб.

Що зроблено?

Наприкінці липня у рамках політики щодо поширення TEN-T на сусідні країни ЄК внесла зміни до індикативних мап **Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), включивши в неї українські логістичні шляхи.** Зміни стосуються наступних шляхів, які перетинатимуться у Львові:

- Північно-Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя;

- Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси;

- коридори Балтійське море-Адріатичне море та Рейн-Дунай проходять через Львів.

Також ЄК опрацьовує з державами-членами ЄС можливість реалізації **Адріатичних транспортних шляхів**, зокрема, автотранспортом Одеса – через Словаччину (автомагістраль) – Трієст (Італія) / Рієка (Хорватія; є вільна потужність зберігання зерна – 1 млн тонн), а також експорт через порти Польщі, Литви, Німеччини, Нідерландів та Бельгії.

На початку липня для прискорення експорту українського зерна **Румунія відновила залізничне сполучення** річкового порту Галац на Дунаї з Україною, яке працювало ще за радянських часів. А наприкінці серпня АТ «Укрзалізниця» було **відновлено два залізничні сполучення до кордону з Румунією:** наділянках Рахів-Берлеш-держкордон та Тересва-держкордон у Закарпатській області. Це дозволить відправляти додаткові шість пар вантажних поїздів на день (3,5 млн тонн вантажів на рік). Після ремонту відповідних колій на території Румунії між країнами буде відкрито ПП «Берлеш-Валя-Вишеулуй», що дозволить розвантажити наявні за-

лізничні ПП «Вадул-Сірет-Дорнешти» та «Дяково-Халмеу».

Також, 22 серпня у рамках пілотного проєкту було достроково **відновлено залізничне сполучення між Україною та Молдовою**, яке стало вкрай необхідним на тлі постійних атак мосту через Дністровський лиман військами рф. На півдні Одеської області залізничники за місяць відновили ділянку Березине (Україна) – Басарабська (Молдова), яка не функціонувала 25 років, і вже запустили рух вантажних поїздів в обхід Придністров'я. Позитивний ефект від такого кроку полягає ще й у тому, що південна частина Одеської області отримала більш якісне залізничне сполучення від Білгорода-Дністровського до Дунайських портів «Ізмаїл» та «Рені». За словами міністра інфраструктури Олександра Кубракова²² очікуваний обсяг вантажоперевезень на цій ділянці становитиме в середньому 10 млн тонн на рік.

За інформацією Представництва України при ЄС у рамках пошуку **додаткових фінансових можливостей** ГД ЄК MOVE заявили про можливість надання оперативної підтримки для фінансування цільових малих проєктів України на кордоні та в портах, які можуть бути швидко реалізовані (наприклад, розбудова портів, побудова під'їзних доріг/буферних паркувальних зон тощо). З цією ж метою ЄК із залученням EUAM разом з EUDEL, IOM та EU4IBM забезпечила проведення оцінки доцільності реконструкції та модернізації за кошти ЄС ПП «Красноільськ-Вікову де Сус» та ПП «Дяківці-Раковат» **на кордоні з Румунією** з метою збільшення їх пропускної здатності та відкриття вантажних напрямів. У майбутньому може бути також профінансовано будівництво додаткових пунктів пропуску.

²².

Міністр інфраструктури: Напередодні Дня Незалежності у свій рейс вирушив «Потяг до перемоги»

<https://www.facebook.com/oleksandr.kubrakov/posts/pfbid0MVkmze9AM8ZXf3ebaSXirG2pscaMMJ2b4iANTn8GnUJfL5ewVAs3FJQAPRANnPhfl>
(перегляд 23.08.2022)

Висновки

Розпочата ЄК у травні ініціатива «Шляхи солідарності» мала на меті охопити надзвичайний період для українського експорту, але вона також відіграє важливу роль для покриття потреб України в імпорті товарів першої необхідності. Для реалізації плану дій ЄК працює з державами-членами, органами влади України, транспортними операторами ЄС та України, менеджерами інфраструктури, власниками рухомого складу, суден і транспортних засобів, міжнародними фінансовими установами та іншими зацікавленими сторонами по всьому світу.

Попри деякі успіхи у реалізації ініціативи основними проблемами налагодження нових логістичних маршрутів в умовах блокування морських портів України, як і раніше, залишаються **проблеми інфраструктури та відсутності диверсифікації існуючих маршрутів і транспортних засобів для експорту товарів поза морськими портами.**

Наземна та річкова інфраструктура, зокрема на кордонах з ЄС, яка занедбувалась роками, не може бути відновлена та побудована за такий короткий термін, що минув від початку ініціативи, та забезпечити всі поточні потреби воєнного часу. Тому через три місяці впровадження ініціативи лишаються актуальними наступні питання:

- відсутність належної комунікації на загальнодержавному рівні в частині координації ініціативи та на міждержавному рівні в частині оперативного вирішення проблем на кордоні;
- нестача рухомого складу зі сторони ЄС;
- страхування барж/суден та рухомого складу;
- необхідність збільшення перевантажувальних можливостей в портах;
- скорочення часу перевантаження агро товарів у пунктах пропуску;
- необхідність спрощення митного, ветеринарного та фітосанітарного контролю на кордоні;
- критична необхідність складів для тимчасового зберігання агропродукції з України;
- мовні бар'єри стейкхолдерів ініціативи, зокрема з української сторони.

Для прискорення імплементації ініціативи та надолуження анонсованих ЄК обсягів експортно-імпортних операцій між Україною та ЄС і іншими західними країнами експерти та фастилітатори, залучені до реалізації ініціативи, окреслили наступні рекомендації на коротко- та довгострокову перспективу:



1. Короткострокові рекомендації:

- створення українського загальнонаціонального координаційного органу на високому політичному рівні для вирішення вищезазначених проблем, до якого увійшли б представники всіх відповідних державних органів та який мав би чіткі завдання, відповідальність та механізм координації між учасниками у рамках реалізації ініціативи «Шляхи солідарності». В цьому контексті вкрай важливим та своєчасним могло би стати **відновлення діяльності робочої групи з питань інтегрованого управління кордонами**, яка могла б взяти на себе і координаційну функцію;
- створення **міждержавної митної робочої групи** «Шляхи солідарності» з представниками українських, румунських, словацьких і польських митних органів (за сприяння EUAM);
- організація **«пріоритетних ліній»** у пунктах пропуску для окремих видів товарів (зерно, паливо тощо) із забезпеченням відповідних вказівників уздовж головних доріг для завчасного інформування водіїв щодо конкретної черги, яка відповідає конкретному типу вантажу;
- **збільшення кількості співробітників польських органів контролю**, зокрема фітосанітарного та ветеринарного, та адаптація графіків їх роботи до графіків відповідних українських служб;
- вирішення проблеми **страхування ризиків** для європейських перевізників, що імпортують товари в Україну.

2. Середньо- та довгострокові рекомендації:

- побудова/облаштування **додаткових залізничних** колій та під'їздів біля кордону для відстою поїздів;
- придбання/оренда/безоплатна передача спеціалізованих **вагонів-зерновозів** для перевезення українського зерна з боку держав-членів ЄС та стимулювання їх виробництва;
- розбудова мережі **тимчасових сховищ** для української агропродукції на території країн ЄС, зокрема Польщі та Румунії;
- стратегічне вирішення питання **невідповідності ширини колії** з боку України та ЄС;
- збільшення місткості суден шляхом належного **обслуговування русла річки Дунай**;
- **збільшення пропускної здатності доріг та інфраструктури** на пропускних пунктах і всередині країни;
- створення **спільних пунктів пропуску** на кордоні з ЄС.



Експерти ж ЄББ впевнені, що зрештою завдяки ініціативі «Шляхи солідарності», спільним зусиллям України, ЄК, держав-членів ЄС, США та інших іноземних партнерів наша країна повернеться до свого статусу **найбільшого експортера агропродукції і одного з гарантів продовольчої безпеки** для європейського континенту і для всього світу.