



МІЖНАРОДНИЙ
ФОНД
ВІДРОДЖЕННЯ



**ЄВРОПА
БЕЗ БАР'ЄРІВ**
громадська організація

АНАЛІТИЧНИЙ БРИФ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ КОНСУЛЬТАЦІЙ ЗІ СТЕЙКХОЛДЕРАМИ: ПІВРОКУ «ШЛЯХІВ СОЛІДАРНОСТІ»: ЧИ ВСІ ГОТОВІ ДО РОЗБУДОВИ?

Україна – є світовим експортером зернових культур¹. Після блокування чорноморського шляху агресією РФ навесні, країна потребувала швидкого рішення для виходу з цієї ситуації на порозі збору нового врожаю. Адже падіння національного агроекспорту мало негативні наслідки не лише для України, а й для глобальних продовольчих ринків, де вона є вагомим гравцем.

Для підтримки України у створенні альтернативних логістичних маршрутів Європейська комісія (далі – ЄК) 12 травня запустила Ініціативу «Шляхи солідарності». План дій її реалізації передбачав термінове усунення транспортних

затримок та поліпшення сполучності між ЄС та Україною. Сьогодні ЄК окреслює «Шляхи солідарності» визначальними для експорту українських сільгосптоварів, а також єдиним варіантом експорту та імпорту товарів інших категорій.

ЗГІДНО З ДАНИМИ ЄК, ЗА 6 МІСЯЦІВ ІНІЦІАТИВА СПРИЯЛА:

- експорту понад 15 млн т зерна, олійних культур та супутніх товарів з України (разом з чорноморським експортом близько 25 млн т);
- експорту понад 15 млн т несільськогосподарської продукції (руди, заліза, сталі, землі, лісу);
- генеруванню понад 15 мільярдів євро для українських фермерів і бізнесу.

За її оцінкою, **пропускна спроможність транспортних коридорів вже досягла меж своєї потужності на тлі високих логістичних витрат**. Тож, оскільки світовий ринок не має можливості замінити українську агропродукцію в найближчій перспективі, а домовленості щодо продовження так званої «Зернової ініціативи» є предметом щоденних маніпуляцій з боку агресора², наступними крока-



¹

European Commission: Factsheet EU-Ukraine Solidarity Lanes – Lifeline for Ukrainian economy, key for global food security https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_22_6862 (перегляд 28.11.2022)

²

УКАБ: Експорт «зерновим коридором» зменшився на 39% https://www.ucab.ua/ua/pres_sluzhba/novosti/eksport_zernovim_koridorom_zmenshivsya_na_39 (перегляд 29.11.2022)

ми у розвитку Ініціативи мають бути **інвестиції в розбудову** нових транспортних маршрутів.

Тож, 11 листопада Єврокомісія оприлюднила спільну декларацію ЄК, Чехії, Польщі, Румунії, Словаччини, Молдови, України, Європейського інвестиційного банку, Європейського банку реконструкції та розвитку та Групи Світового банку про **мобілізацію 1 млрд євро на «Шляхи солідарності» до кінця 2023 року³**. Кошти будуть спрямовані на розвиток пропускної спроможності, здійснення необхідних ремонтних робіт та забезпечення ліквідності транспортних операторів.

За результатами аналізу першого кварталу «Шляхів солідарності», експерти Європи Без Бар'єрів (далі – ЄББ) побачили, що **інфраструктурні та організаційні проблеми у реалізації Ініціативи знаходяться в постійному в симбіозі⁴**.

**ТОМУ,
ПЕРЕТНУВШИ
ШЕСТИМІСЯЧНУ
ПОЗНАЧКУ ЇЇ
РЕАЛІЗАЦІЇ,
ВИРІШИЛИ
ПРОАНАЛІЗУВАТИ:**

- які ланки логістичних ланцюгів потребують першочергово залучення коштів,
- якою є динаміка взаємодії між стейкхолдерами,
- чи є рівень координації та комунікації і з боку України, і з боку ЄС достатнім для швидкого та ефективного втілення інвестиційних планів.

Результати даного етапу дослідження переважно базуються на інформації від стейкхолдерів, отриманій під час консультацій з ЄББ, та відображають стан справ на 1.12.2022.



³

Представництво ЄС в Україні: Спільна декларація - 1 мільярд євро зібрано для «шляхів солідарності» https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine/joint-declaration-1-billion-euro-mobilised-solidarity-lanes-increase-global_en?s=232&page_lang=uk (перегляд 29.11.2022)

⁴

Європа без Бар'єрів: Квартал «Шляхів солідарності» https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2022/10/shlyahy_solidarnosti.pdf (перегляд 28.11.2022)

ВИСНОВКИ

Однією з основних цілей Ініціативи «Шляхи солідарності» було зведення потреб української сторони та можливостей європейської сторони у забезпеченні експортно-імпортних операцій через західні кордони України.

Результатом 6 місяців реалізації Ініціативи стало розуміння тотальної розбіжності у потребах та можливостях сторін, які перш за все полягають у різниці портових потужностей, а також технічних параметрах транспортної мережі та транспортних засобів з обох боків кордону.

Це спричинило також розуміння необхідних напрямків посилення взаємодії та можливих обсягів мобілізації коштів європейських партнерів та міжнародних фінансових інституцій на зменшення розмірів інфраструктурної прірви.

Але, з **огляду на координаційно-комунікаційні проблеми** і на європейській, і на українській стороні, що існують **між залученими сторонами, можливість швидкої реалізації анонсованих інвестиційних проєктів підлягає сумніву**.

З одного боку, у розв'язанні багатьох питань відчувається затримка з боку ЄС. Оскільки не все, чого потребує Україна та прагне зробити для неї ЄК, може бути виконане через знаходження значної частини компетенцій транспортної сфери в руках країн-членів, які першочергово враховують свої національні інтереси.

Водночас подеколи держави-партнери хочуть зробити для України більше, однак впираються в громіздкі єврорегуляції.

З іншого боку, відсутність загальнодержавного координаційного органу та чітко визначених стейкхолдерів у реалізації Ініціативи в Україні призводить до дублювання функцій її учасників, що залучені в інших проєктах транскордонної співпраці, та складності визначення успіхів або недопрацювань в межах того чи іншого проєкту⁵. Тоді як сама Ініціатива в цей час виглядає певною парасолькою для співробітництва держав-членів ЄС, України та Молдови, в яку вписується багато заходів. А не чітко структурованим проєктом, що має визначену мету, стратегію, час реалізації та ресурси.

Поряд з відсутністю вичерпного розуміння механізмів та інструментів фінансування, наявності повноважень та можливостей для їх делегування з обох боків кордону, все це може стати значною перепорою на шляху до впровадження інвестицій. Тому, **аби завтра коротко- та середньострокові плани партнерів України не потрапили на полицю довгострокових проєктів, необхідно терміново працювати над посиленням інструментів координації, взаємодії та оптимізації всіх існуючих процесів**.

Нижче наведені детальні результати проведеного аналізу.

5

Європа без бар'єрів: Нові стейкхолдери кордону https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2022/11/steikholdery_kordony.pdf (перегляд 01.12.2022)

1

**ПРОПУСКНА
СПРОМОЖНІСТЬ
ТРАНСПОРТНИХ
КОРИДОРІВ**

СТАНOM НА 30 ЛИСТОПАДА 2022 РОКУ ПРОПУСКНА СПРОМОЖНІСТЬ ЕКСПОРТУ ТА ІМПОРТУ ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ (ПОНАД 7,5 Т) ЧЕРЕЗ КОРДОНИ УКРАЇНИ ЗАБЕЗПЕЧУ- ЄТЬСЯ РОБОТОЮ (ДИВ. ДОДАТОК 1):

- 10 залізничних та 20 автомобільних переходів на кордонах з ЄС (включно з поромною переправою Орлівка - Ісакча);

- 3 залізничних і 12 автомобільних пунктів пропуску (далі – ПП) через кордон з Молдовою;

- 3 придунайських портів (та 3-х розблокованих чорноморських портів в рамках «Зернової ініціативи»).

НАЙБІЛЬШ ЗАВАНТАЖЕНИМИ СУХОПУТНИМИ «ВОРОТАМИ» НА ВИЌЗД З УКРАЇНИ Є:

- на автомобільному сполученні: ПП «Порубне – Сірет», «Орлівка – Ісакча» (румунський напрям), «Рені – Джурджулешти» (молдовський

напрям) та «Чоп (Тиса) – Захонь» (угорський напрям),

- на залізничному сполученні: «Чоп – Чієрна над Тісоу», «Батьово – Еперешке» та «Ізов – Грубешов» на словацькому, угорському та польському напрямках відповідно.

При цьому очікування перетину кордону на автомобільних пунктах пропуску подекуди сягає 7 діб⁶, а на залізничних стиках, за інформацією АТ «Укрзалізниця» (далі – УЗ), – 25.

Тривалий час і між певними стейкхолдерами Ініціативи, і у медіапросторі витає думка, що причиною корок на кордоні є розбіжності у режимах роботи та штатах українських та суміжних служб фітосанітарного та ветеринарного контролю вантажів.

За результатами проведених консультацій експерти ЄББ з'ясували, що такі випадки могли мати місце на початку Ініціативи. Натомість **глибинні інфраструктурні та організаційні причини сьогоденних затримок починаються далеко за межами кордону**. А час його перетину стає лише закономірним наслідком.

Оскільки залізничні перевезення є другими після морських за обсягом експорту українських вантажів⁷, існуючі проблеми розглянемо саме на їх прикладі.

6

Суспільне Новини: Чи стали меншими черги на кордоні з Румунією після відкриття пункту «Красноільськ» <https://suspihne.media/323748-ci-stali-mensimi-cergi-na-kordoni-z-rumunieu-pisla-vidkritta-punktu-krasnoilsk/> (перегляд 30.11.2022)

7

Мустафа Наєм: Автомобільний транспорт впевнено утримує лідерство в імпортуванні <https://www.facebook.com/Mustafanayyem/posts/pfbid0GY9mgcxz1HQE55Q8FvQNSLvQvEDLRA5ELB2t-9VSwWbBKMis8KHjPfSeV6qbR9I> (перегляд 02.12.2022)

1.1. НЕВІДПОВІДНІСТЬ ІНФРАСТРУКТУРИ

Інфраструктурні проблеми нових експортних шляхів розпочинаються з **дефіциту портових потужностей країн-членів ЄС** для прийняття та обробки потоку вантажів, що прямують з України.

До війни порти України забезпечували експорт 120-140 млн т вантажів, близько 50 млн т з яких становили зернові культури. Сумарна ж потужність портів Польщі (Гданськ, Гдиня та Свіноуйсьце) та Румунії (Констанца), до яких сьогодні прямує більшість українського експорту, у 2021

році становила близько 34 млн т або чверть від українських обсягів.

Цілком зрозуміло, що ці порти першочергово розраховані на задоволення національних потреб держав-членів ЄС та мають обмаль вільних потужностей, зокрема для українських товарів. Сезонність також впливає на обсяги приймання та перевалки вантажів. Завантаженість посилюється через імпорт вугілля в країни ЄС, а це, відповідно, лишає ще менше можливостей для українського збіжжя.

Тому окремі пропозиції України не знаходять підтримки. Так, наприклад, пропозиція представників УЗ щодо виділення квот на перевалку українських вантажів у європейських портах не може сьогодні бути задоволена партнерами.

Натомість на думку стейкхолдерів Ініціативи, виходом із даної ситуації могло б стати завантаження литовського порту Клайпеда, потужності якого вивільнилися через припинення співпраці з рф. Мова йде про можливість перевалки 50 млн т різних вантажів на рік, з яких 8 млн т - аграрних.

Раніше Україна вже транспортувала вантажі до даного порту широкою колією через Білорусь. Але наразі розвиток даного напрямку потребує або подвійної зміни візків з широкої (1520 мм) на вузьку (1435 мм) колію і знов на широку (Україна – Польща – Литва), або будівництва широкої колії з України до кордону з Литвою через територію Польщі.

І якщо реалізація першого варіанту впирається в час та відносно невеликі кошти, то стосовно економічної доцільності та можливості реалізації другого проєкту в учасників логістичних ланцюгів переважають безпекові ризики.

Так, попри те що будівництво широкої колії у цьому напрямку може

бути вигідним і для самої Польщі, зокрема для імпорту вугілля, польська сторона не підтримує проєкт. Причин є декілька. По-перше, країна-агресорка має ідентичну ширину колії. По-друге, існує загальна стратегія ЄС щодо розширення мережі саме вузької, а не широкої, колії в країнах-членах.

Поряд з тим, в експертних українських колах існує й інша думка. Вона полягає в тому, що і без даного відрізка залізниці Польща має кілька ділянок широкої колії, які заходять вглиб країни на значну відстань. Крім того, необхідність зміни візків агресором на кордоні навряд чи зможе стати стримуючим фактором в питанні реалізації його загарбницьких намірів.

Якщо ж говорити про економічну доцільність будівництва з перспективою на повоєнне майбутнє, то зміни кліматично-погодних умов вказують на зміщення агровиробництва України на захід. Тому на цей шлях сполучення попит тільки зростатиме через зменшення різниці у відстані до балтійських та українських портів і різниці у вартості перевезень відповідно. Але, оскільки будівництво широкої колії все ж є питанням національної безпеки, останнє слово лишається за Польщею.

За підрахунками представни-

ків агробізнесу, УЗ та Міністерства аграрної політики та продовольства України, експорт української продукції в інші балтійські порти (наприклад, німецькі Гамбург та Росток) та порти інших морів не є економічно доцільним. Оскільки в такому випадку вартість транспортування перевищує вартість самого товару.

Як зазначив заступник директора Департаменту комерційної роботи УЗ Валерій Ткачов: «Логістика територіями Європи – дуже дороге задоволення». Тому сьогодні на дальні відстані доцільно перевозити лише вартісну продукцію, наприклад, ріпак. Але в жодному разі не зернові вантажі, для яких, за інформацією Українського клубу аграрного бізнесу, транспортна складова з переорієнтацією на польські та румунські порти зросла вже більш ніж вже шестеро⁸.

Тож, єдиним варіантом транспортування, альтернативним портам Польщі та Румунії, поки лишається подвійна зміна візків на шляху прямування до балтійських портів. При цьому, за даними АТ «LTG Cargo Ukraine», час повернення візків стандарту 1435 мм в Україну з пунктів їх перестановки на шляху курсу-



фото:
<https://urm.media/do-kinchya-roku-ltg-cargo-ukraine-zapust-vantazhnyj-poyezd-klajpeda-chornomorsk/>

8

Rail Expo: Міжнародна конференція "Український експорт – як отримати вихід до моря?" <https://railex-poua.com/konferentsiia/> (перегляд 25.11.12)



вання потягів подеколи триває понад 100 днів.

Ще навесні поточного року Укрзалізниця пропонувала свою допомогу, зокрема фахову та технічну, для термінового будівництва додаткового пункту перестановки візків на станції Шостокай на польсько-литовському кордоні. Адже, на ній немає потужностей для зберігання товарів та відстою потягів, тому перестановка візків повинна відбуватися швидко та чітко за графіком. Але, за словами представників УЗ, цей проєкт через бюрократичні процедури ЄС в кращому випадку буде реалізований навесні наступного року. Тоді як термін реалізації в аналогічних проєктів в Україні становить максимум 1-2 місяці⁹.

Якщо говорити про заміну візків та перевантаження вантажів безпосередньо на кордоні України, то на початку війни Україна мала дуже незначну кількість перевантажувальних комплексів та візків стандарту 1435 мм. Але зараз проблема майже вирішена, оскільки український бізнес долучився до розбудови потужностей для перевантаження, а УЗ наростила більш ніж вдесятеро кількість візків¹⁰.

В цілому, **питання різниці у**

⁹

Latifundist.com: Валерій Ткачов: росія заздалегідь планувала зупинити експорт зерна з України <https://latifundist.com/interview/646-valerij-tkachov-rosiya-zazdalegid-planuvala-zupiniti-eksport-zer-na-z-ukrayini> (перегляд 01.12.2022)

¹⁰

Landlord: В 10 разів УЗ наростила кількість візків для Євроколії <https://landlord.ua/news/v-10-raziv-uz-narostyla-kilkist-vizkiv-dlia-ievrokolii/> (перегляд 01.12.2022)

ширині колії та пов'язаних з цим проблем, існує з усіма країнами ЄС, через які сьогодні відбувається експорт українських товарів. Але тут варто також згадати й про **невідповідність габаритів українського рухомого складу** (ширини та довжини) **технічним вимогам іноземних залізниць**. Це призводить до ще більшого звуження кола можливих маршрутів для експорту з України, які мають ретельно та постанційно прораховуватись при плануванні перевезень.

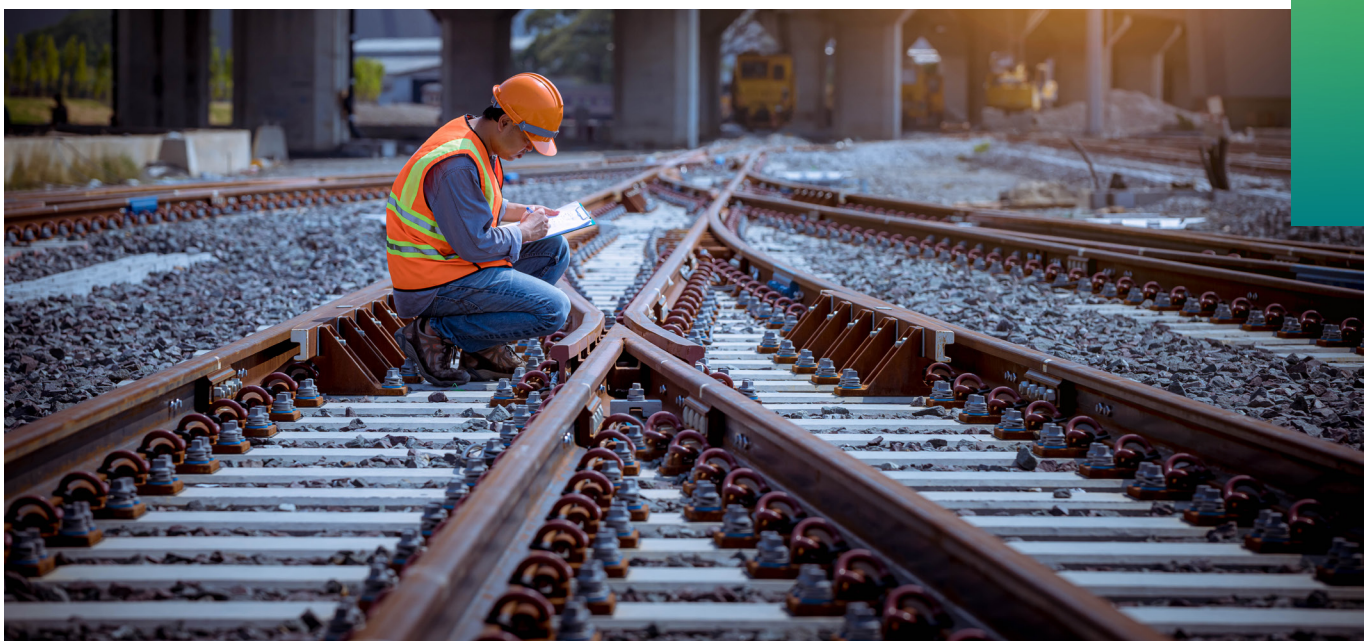
Наступним питанням, яке передує безпосередньо прикордонним проблемам, є **низька пропускна спроможність залізничної мережі ЄС**, що переважно спричинена нестачею рухомого складу для задоволення потреб українського експорту (зокрема, вагонів-зерновозів та магістральних локомотивів) та часових слотів у графіках залізничних перевезень.

Парк залізничного рухомого складу України кількісно в рази переви-

щує загальний парк вагонів та локомотивів країн ЄС. Так, наприклад, на території ЄС курсує всього 9 тис. вагонів-зерновозів, в Україні ж їх близько 25 тис. Відповідно залізнична мережа і графіки перевезень в ЄС розраховані на приблизно втричі меншу інтенсивність руху з урахуванням і внутрішніх, і українських вантажів.

З українського ж боку є нестача маневрових локомотивів на кордоні, парк яких зношений більш ніж на 95%. При цьому сам обсяг перевезень не є критичним, оскільки з початку війни він зменшився вдвічі.

**ЧИМ БЛИЖЧЕ
ДО КОРДОНУ, ТИМ
БІЛЬШЕ ПОРЯД З
ІНФРАСТРУКТУРНИМИ
З'ЯВЛЯЄТЬСЯ
І ОРГАНІЗАЦІЙНИХ
ПРОБЛЕМ.**



1.2. ОРГАНІЗАЦІЙНІ ПРОБЛЕМИ

Як відомо, ринок залізничних перевезень ЄС є лібералізованим. Тому на одному прикордонному переході (наприклад, Мостиська 2 - Медика) може працювати одночасно **близько 10 приватних та державних перевізників, які конкурують між собою**. За словами представників УЗ, **координація між ними не є налагодженою**, через що часто в очікуванні вантажів відбувається блокування шляхів вагонами одно-

го з перевізників. Також є непоодинокі випадки блокування шляхів покинутими порожніми вагонами після їх вивантаження. Але така ситуація спостерігається з обох боків кордону.

Згідно з даними УЗ, нещодавно існувала ще одна проблема. Вона полягала в тому, що **іноземні перевізники не дотримувалися домовленостей** та після прибуття вантажів на кордон часто відмовлялися від раніше підтвер-

джених вантажів (з причини відсутності необхідного рухомого складу, портових потужностей тощо). Це також блокувало під'їзні шляхи. Після таких випадків УЗ запровадила обмеження на підтвердження обсягів вантажів іноземним перевізникам, що базувалося на фактичних показниках попереднього місяця. Згодом обмеження були зняті, натомість запроваджені штрафні санкції у разі відмови від вантажів.

З українського ж з боку, за даними Державної служби України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів, трапляються випадки, коли вантаж прибув на кордон і пройшов всі необхідні перевірки, а покупця ще не знайдено. Тобто вагони використовуються як місткості для зберігання продукції. Такий рухомий склад тривалий час не їде в жодну сторону, що також блокує місця відстою вантажів.

**ТОЖ,
НА ЕФЕКТИВНІСТЬ
РОБОТИ
ПРИКОРДОННИХ
ПЕРЕХОДІВ ЗНАЧНОЮ
МІРОЮ ВПЛИВАЄ
І БІЗНЕС.**

Сьогодні й з українського, і з європейського боків **бізнес не готовий диверсифікувати** маршрути, а шукає найкоротші та найвигідніші, на перший погляд, шляхи для транспортування продукції, перевантажуючи при цьому одні пункти пропуску і залишаючи порожніми інші. Так, наприклад, за даними УЗ, загальна завантаженість залізничних пунктів пропуску у листопаді складала близько 50%.

З одного боку, логічне пояснення цьому є, оскільки з початку війни транспортна складова продукції українського виробництва зросла в рази. Як вже зазначалося вище, вартість перевезення зернових зросла в 6-7 разів, тоді як перевезення матеріалів гірничо-металургійного комплексу взагалі сьогодні є збитковим, а переорієнтація аграрного експорту створила додаткові проблеми для галузі, яка і до війни експортувала свої товари в ЄС залізницею.

З іншого ж боку, кожен день простою в черзі коштує чимало й у підсумку найкоротший маршрут не завжди означає найдешевший. Тож необхідно закликати представників бізнесу з обох боків кордону, в першу чергу українського, до диверсифікації маршрутів.

Сьогодні взірцем у даному питанні є українські аграрії, які намагаються транспортувати продукцію через всі доступні пункти пропуску з ЄС. Водночас іноді невиконання узгоджених обсягів відправки вагонів саме аграріями стає причиною недовантаження певних прикордонних стиків.

**ОТЖЕ,
ОРГАНІЗАЦІЙНИХ
ПРИЧИН ДЛЯ
ЗАТРИМОК ВАНТАЖІВ
БЕЗПОСЕРЕДНЬО
НА КОРДОНІ ВИСТАЧАЄ
З ОБОХ ЙОГО БОКІВ.
АЛЕ ЯКЩО І ТУТ
ПРОАНАЛІЗУВАТИ
ГЛИБШЕ, ТО ПОБАЧИМО
ЙМОВІРНУ ПЕРШОПРИ-
ЧИНУ ВСІХ ЦИХ
КООРДИНАЦІЙНО-
КОМУНІКАЦІЙНИХ
НЕГАРАЗДІВ.**

Так, існує думка, що основна проблема затримок на залізничному напрямку полягає у **різних підходах до планування і відправки вантажів в Укра-**

їні та ЄС¹¹. Відмічаються недоліки у плануванні перевезень з боку УЗ, яке відбувається в ручному режимі, доводиться вантажовласників у пізні терміни та не стикується з планами перевезень та спроможностями іноземних перевізників. Іншою причиною відзначено застарілу систему формування поїздів «за готовністю». Вона дозволяє перевозити одним рухомим складом велику кількість вагонів з понад 1200 залізничних станцій України. Але перелік вантажів та точний час їх прибуття на кордон не можуть бути визначені заздалегідь і в більшості випадків не відповідають жорстким ниткам графіків європейських перевізників. Тож, можливо, не іноземні перевізники є першопричиною черг на кордоні, а відмінність українських підходів до залізничної логістики від європейських.

Імовірно, ситуація зміниться на краще після завершення реформи УЗ. За словами першої заступниці голови Комітету з питань транспорту та інфраструктури ВРУ Юлії Клименко, проєкт нової редакції Закону «Про залізничний транспорт України» наразі проходить експертизу в КМУ на відповідність Директивам ЄС. Але сама реформа повною

¹¹

Landlord: Система місячного планування УЗ створює критичну невизначеність аграрного ринку – думка <https://landlord.ua/news/systema-misiachnoho-planuvannia-uz-stvoriue-krytychnu-nevyznachenist-ahrarnoho-rynku-dumka/> (перегляд 30.11.2022)

мірою відбудеться вже після завершення війни. Оскільки, на її думку, УЗ не зможе одночасно і забезпечувати перевезення, і вибудовувати нову структуру взаємовідносин учасників перевізного процесу.

Натомість на думку представників агросектору, **підвищити ефективність перевезень вже сьогодні могла б розробка єдиної системи контролю перевезень**, до якої були б включені, як українські, так і європейські мережі, і яка б відображала рух вантажів не лише до кордону, а й після його перетину. Це дасть змогу всім учасникам логістичних ланцюгів спостерігати за місцеперебуванням вантажів, швидкістю їх руху, місцями та причинами затримок.

Крім того, взаємодія по різні сторони кордону може бути значно покращена із запровадженням **електронного документообігу** на заміну обміну телеграмами.

Що стосується **підвищення безпосередньо ефективності контрольних перевірок на кордоні**, то тут українські учасники логістичних ланцюгів великі надії покладають на запровадження **спільного прикордонно-митного контролю** (послідовного контролю у спільних пунктах пропуску) між Україною та Польщею,

а пізніше і з іншими країнами ЄС. Втім, цей прогресивний крок здатен оптимізувати лише час перевірки на кордоні, але, на жаль, не зняти всі вказані вище проблеми.

Слід зазначити, що рух у розв'язанні даного питання значно по-жвавився із залученням до нього Міністерства інфраструктури в рамках урядового проекту «Відкритий кордон», яке через 8 років відсутності прогресу змогло поглянути на цю проблему під іншим кутом та запропонувати партнерам нові рішення.

Так, на початку листопада Делегації України та Польщі на переговорах у Варшаві попередньо погодили проєкт міжурядової Угоди про спільний контроль та, вперше за всю історію перемовин, дійшли згоди по всіх статтях. При цьому найбільш важливим досягненням члени української Делегації вважають погодження положень щодо можливості контрольними службами України та Польщі делегувати одна одній виконання своїх службових повноважень та функцій. Компромісні рішення також були знайдені й по найбільш спірній нормі щодо передачі “проблемних” громадян, яка раніше і була наріжним каменем у просуванні справи¹².

За оптимістичними планами Мінінфраструктури очікує проходження внутрішнього державного погодження Угоди до кінця року, після чого розпочнеться процес спільних перемовин України та Польщі з ЄК.

Що стосується інших суміжних країн-членів ЄС, то делегації з даного питання, як з українського, так і з європейського боків, потребують оновлення складу та відновлення діалогу, який, за очікуваннями міністерства, значно активізується після подолання шляху з Польщею.

12

Європейська правда: Наближення до Шенгену: що дасть Україні спільний з Польщею контроль за кордоном <https://www.eurointegration.com.ua/articles/2022/05/27/7140093/> (перегляд 01.12.2022)

**ОТЖЕ,
НА ПРИКЛАДІ ДЕЯКИХ
АСПЕКТІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ МИ БАЧИМО,
ЩО ХОЧА ПИТАННЯ
ІНФРАСТРУКТУРИ І Є
ВИЗНАЧАЛЬНИМИ У
ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОПУС-
КНОЇ СПРОМОЖНОСТІ
ЛОГІСТИЧНИХ МАРШРУТІВ
ПОЗА МОРСЬКИМИ
ШЛЯХАМИ, ОРГАНІЗАЦІЙНІ
ПИТАННЯ — НАЛЕЖНА
КООРДИНАЦІЯ ТА
ВЗАЄМОДІЯ МІЖ
УЧАСНИКАМИ — Є
НЕ МЕНШ ВАЖЛИВИМИ
ДЛЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЇХ
РОБОТИ.**



2

**КООРДИНАЦІЯ
ТА ВЗАЄМОДІЯ
СТЕЙКХОЛДЕРІВ**

Під час проведення аналізу першого кварталу реалізації Ініціативи в експертів ЄББ виникало багато питань щодо визначення переліку її стейкхолдерів, а також основного з них, який би відповідав за координацію всіх залучених сторін з боку України та спрямовував їх діяльність на виконання поставлених завдань. Адже в офіційних документах та відкритих джерелах фігурувала велика кількість учасників Ініціативи без чітко визначених функцій та ступеню залученості.

З боку ЄС Ініціативу «Шляхи солідарності» курує Генеральний директорат Єврокомісії з мобільності та транспорту. Тому, напевно, і з українського боку очікувався візаві в особі Мінінфраструктури, оскільки саме воно відповідає за розвиток логістики в цілому. В ході ж консультацій з представниками Мінінфраструктури, Мінагрополітики, УЗ та агробізнесу, з'ясувалося, що жодними документами не закріплена відповідальність за реалізацію Ініціативи певного міністерства, відомства або консультативно-дорадчого органу. Таким чином, **Мінінфраструктури суто інтуїтивно та за логікою речей стає її основним стейкхолдером.**

При цьому, всі учасники Ініціативи відзначають **велику кількість майданчиків** для комунікації та особливу відкритість з боку партнерів з ЄС.

Так, щотижневі селекторні наради УЗ відбуваються з аграріями та партнерами із залізничних перевезень усіх країн-сусідів, що сприяє швидшому вирішенню поточних питань. На базі платформи «ЄС-Україна для пошуку бізнес-партнерів» відбуваються постійні обговорення можливостей транспортних ланцюгів та проблем бізнесу. Також Єврокомісія сприяла організації низки консультацій ЄК – Україна – Польща, ЄК – Україна – Румунія, де на регулярній основі обговорюються всі специфічні проблеми, пов'язані з переміщенням товарів через кордон. І насамкінець засідання Координаційної ради з питань логістики в сільському господарстві є дієвим внутрішнім інструментом взаємодії між залученими сторонами.

Ці та інші платформи є надзвичайно важливими для розв'язання **оперативних проблем**. Натомість майданчиків для обговорень стратегії розвитку Ініціативи - бракує. Як і досі бракує її належної координації на загальнодержавному рівні, що, не зважаючи на тісну щоденну взаємодію, спричинює значну кількість непорозумінь на рівні виконавців з обох боків кордону.

Тож для подальшого розвитку Ініціативи та успішного втілення інвестиційних планів **необхідно працювати над посиленням інструментів координації, взаємодії та оптимізації всіх існуючих процесів.**

Таблиця 1.
«Ворота» для експорту та імпорту товарів поза морськими портами

суміжна країна	залізничні ПП	автомобільні ПП	придунайські порти
Польща	Ягодин – Дорогуськ Рава-Руська – Верхрата Ізов – Грубешув Мостиська 2 – Медика	Ягодин – Дорогуськ Рава-Руська – Хребенне Краківець – Корчова Шегині – Медика Устилуг – Зосін*	
Словаччина	Ужгород – Матевці Чоп – Чіерна над Тісоу	Ужгород – Вишне Нємецьке	
Угорщина	Чоп (Дружба) – Захонь Батьово – Еперешке	Чоп (Тича) – Захонь	
Румунія	Вадул-Сірет – Дорнешти Дяково – Халмеу	Порубне – Сірет Дякове – Халмеу Орлівка – Ісакча Красноїльськ – Вікову де Сус*	Ізмаїл Рені Усть – Дунайськ
Молдова**	Сокиряни – Окниця Могилів-Подільски – Велчинець Рені – Джурджулешть	Могилів-Подільський – Отач Маяки Удобне – Паланка Старокозаче – Тудора Бронниця – Унгурь Серпневе – Басараб'яска Малоярославець – Чадир-Лунга Табаки – Мирне Виноградівка – Вулканешти Нові Трояни – Чадир-Лунга Рені – Джурджулешти Долинське – Чишмікой Лісне – Скіць	

*
 виїзд порожнього транспорту

**
 інформація щодо вагових обмежень відсутня