



Експертна дискусія

«Заблокована торгівля: чи може Україна збільшити експортні потужності»

13 травня 2022 року Центр соціально-економічних досліджень CASE Україна провів дискусію на тему **«Заблокована торгівля: чи може Україна збільшити експортні потужності»**. У ній взяли участь заступник міністра економіки України Тарас Качка, заступник міністра аграрної політики Тарас Висоцький, операційний директор АТ «Укрзалізниця» В'ячеслав Єрємін, заступник міністра інфраструктури України Мустафа Найєм, модерував захід головний редактор «Економічної правди» Дмитро Денков.

Публікуємо ключові тези дискусії, а також стислий переказ доповідей спікерів.

Основні тези

- Показники експорту України впали у чотири рази, війна є основним чинником, що впливає на можливість експортування.
- Торгівля морським транспортом небезпечна, експорт продукції зараз здійснюють залізницею та автотранспортом на західних кордонах. Більшу частину вантажів перевозять автомобілями, а кількість перевізників, які отримують автоліцензії, за останній місяць зросла на 30%.
- Пункти пропуску не облаштовано належною пропускнуою здатністю для багатьох транспортних засобів.
- Потрібно відкрити нові пункти пропуску, це залежить від інфраструктури, а саме облаштування доріг і можливості інвестувати і з українського боку, і з іншого боку кордону.
- Укрзалізниця відіграє роль провідника, орієнтує перевізників, власників проїзних шляхів, показує можливості. В Європі діє принцип відкритого бізнесу, що залежить від зв'язків і домовленостей з партнерами.
- Перехід на європейські стандарти залізничної інфраструктури залежить від інвестицій українського приватного бізнесу.
- Потрібно диверсифікувати порти і розробляти нову бізнес-стратегію на довгострокову перспективу.

Переказ дискусії (відео повної дискусії [за посиланням](#))

- До війни 75% товарообігу припадало на морські порти, якими зараз не можна скористатися. Наскільки сьогодні впала торгівля і змінилася структура експорту, над якими пріоритетними завданнями зараз працює Міністерство економіки?

Тарас Качка

У нас є кілька вимірів торгівлі в нашій статистиці. 75% експорту йшло через порти – руди, зернові, олія, метали, сумарно 20 млн тонн, 72–73 група. Основне навантаження припадало на автомобільний транспорт, де обсягу не так багато, але це найбільша додана вартість і найбільш різноманітна торгівля з Європейським Союзом. Близько 30 млн тонн перевозили залізницею, з них половина йшла на метал і руду, з якої половина – залізничним транспортом.



Останні два місяці відіграють важливу роль кілька чинників. **Перший** – це війна, яка взагалі впливає на можливість експортувати. У перші тижні війни орієнтація була на імпорт, гуманітарну допомогу і постачання військового оснащення. На 1 квітня відновилася економічна активність, зокрема і в металургії, заявлено про відновлення роботи в Запоріжжі, Кривому Розі, Дніпрі.

Другий чинник – у нас немає чіткої альтернативи морському транспорту. З одного боку, перевага в тому, що за 15–20 років в Україні транспортування експорту через порти розвинулося настільки, що якийсь європейський порт не замінить повністю Україну в постачанні продукції. Це означає, що ми і багато виробляємо, і ефективно працюють порти. З іншого боку, у нас не було інтелектуальної комерційної торгівлі через західний кордон як через порти. Торгівля через порти відбувається достатньо просто, можна було взяти і продати в порті якусь продукцію, далі її переправляють. Будували величезну торгову імперію, корпорацію, як це робив Cernel – торгував на віддалених ринках, використовуючи свій термінал і порти.

Більш як 3 млн тонн руди транспортували залізницею, такий обсяг залишається і в березні-квітні, темп тримають. Там налагоджено інфраструктуру, комерційні зв'язки. Тому зараз ми вирішуємо питання побудови торгівлі на західному кордоні для ринків з нуля. Це питання і технічне, і куди та кому продавати, на яких умовах. У розмові з польським віце-прем'єр-міністром сільського господарства з'ясували, що деякі наші експортери тримають вагони на кордоні, не маючи кінцевого покупця. Укрзалізниця і Міністерство інфраструктури зараз докладають багато зусиль для поліпшення логістики.

Питання організації торгівлі через західний кордон свідчить, що в нас простір для торгівлі з Європейським Союзом належним чином працював для промислової, переробленої продукції, те, що йде автомобілями. Commodities працювали через море. Покупці українського зерна в Європейському Союзі вимагають застарілий пакет документів, торгівля набагато простіша. Раніше просто не було традицій торгувати через Румунію, Угорщину, Польщу, вона лише розвивається.

Через зазначені вище причини показники експорту в Україні впали фактично в чотири рази. Питання торгівлі через українські порти стало політичним, більш як комерційним. Те, що відбуватиметься на західному кордоні, – це інтеграція України в Європейський Союз. Президент Дуда повідомив, що кордон між Україною і Польщею практично розчиниться. З Румунією в деяких показниках відбувається динамічніше. Усе це призведе до того, що розташовувати підприємства і виробництва в Україні, орієнтовані на Європейський Союз, стане набагато зручніше, вигідніше, і це також буде основою нашої стратегії.

- Європейська бізнес-асоціація ініціювала звернення України до ООН щодо можливості створення спеціальної забороненої зони. Як це можливо, що роблять зараз у цьому напрямі?

Тарас Качка

Робиться дуже багато. Це не лише питання відкритості порту, а й ризиків. Комерційне судно треба направити, прийняти рішення, що воно безпечно дійде до Одеси, Чорноморська чи Миколаєва. Є приклади спецоперації, яка була на Африканському розі, коли фактично військова присутність зменшувала ризики, пов'язані з піратством. Зараз назріває дискусія, яка



ведеться на рівні керівників держав і міжнародних організацій про те, що, можливо, це єдиний спосіб забезпечити продовольчу безпеку.

- Щодо кордонів з ЄС, митна інфраструктура не може впоратися з нинішніми потоками. Які проблеми зараз найбільше виникають на кордонах? Що з митницею, це проблеми з обох боків та чи можливо це вирішити?

Мустафа Найєм

До війни в грошовому вираженні 66% усього експорту в країні здійснювали через морські порти. Зараз це направляють на інші види транспорту. Залізниця максимально нарощує кількість експорту, але найбільше навантаження припадає на автомобільний транспорт, оскільки це найшвидше і менше технічних інфраструктурних питань.

Є два складники, які також стали критичними, – паливо і агропромислова продукція. Кількість перевізників, які зараз отримують ліцензії, зросла на 30%. Процедури для отримання ліцензій, дозволів на міжнародні перевезення для зерновиків і паливників максимально спрощено. До війни було 1100 ліцензій на паливні перевезення, зараз їх стало 1400, 300 ліцензій отримати лише за місяць. Це величезний обсяг з огляду на те, що раніше ліцензію видавали 3–4 тижні, зараз це 1–2 дні, і кількість ліцензій, отриманих за місяць сьогодні, – це стільки, скільки у нас отримували раніше за рік або за два.

Є проблеми, що в перевізників немає досвіду, оскільки вони не знають усіх регуляцій на європейських ринках і дорогах. Це стосується і сертифіката екології, і дозвільного режиму. Тому існує велике навантаження і на пункти пропуску, а це напрямки в Польщі та Румунії, та все ж таки лівова частка – це польський кордон і польські пункти пропуску.

Що зараз відбувається на цих пунктах пропуску? **По-перше**, є об'єктивна спроможність обробляти там певну кількість транспортних засобів за добу, вона обмежена кількістю працівників і часом. Наприклад, агропромислова та харчова продукція – це фітосанітарний контроль, який здійснюють з обох боків. Є домовленість між службами, на польському кордоні також працюють усі служби цілодобово, це набагато спрощує процедури. **По-друге**, Міністерство економіки обговорювало питання перенесення митного контролю всередину країни на тих ділянках, де це можливо. Проблема не тільки в тому, що Україна не може вивозити продукцію, а й у тому, що Європейський Союз і країни, які отримують вантажі, передусім Польща та Румунія, не мають належної інфраструктури обробляти вантажі в такому великому обсязі. Констанцу зараз закупорено, перевантажено Гданськ. Щодо імпорту паливних матеріалів – проблема з місцем і обсягом вантажів, їх законтрактовано, отримати вільне місце в портах дуже важко.

Щодо черг на кордонах і того, що відбувається зараз. Це катастрофа, зараз у чергах на кордоні стоїть до 3000 транспортних засобів, які не можуть виїхати з України, і 1200–1500, що їдуть в Україну. Пункти пропуску не облаштовані для того, щоб пропускати таку кількість транспортних засобів, особливо великовантажних. На польському кордоні лише 4 пункти пропуску можуть пропускати через себе 20-тонні фури – Ягодин, Краківець, Шегині, Рава-Руська. Усі інші можуть пропускати 3.5–7 тонн. Окремо визначено ділянки для військових товарів, і ми намагаємося контролювати, щоб хоча цей вантаж не зупинявся на кордоні.

Є домовленість із прикордонною службою про те, що паливні бензовози, які стоять у чергах на виїзд з країни пустими для імпорту палива, пропускатимуть без черги. Проте ширина



дороги не завжди дозволяє це робити. Найближчими днями буде реалізовано відкриття паливної смуги тільки для бензовозів на окремому пункті пропуску. Деякі пункти пропуску на польському кордоні також потрібно зробити лише вантажними, повністю перенаправити пасажирські і легкові транспортні засоби на інші. Передусім на Ягодин і Краківець, які можна направити на Устилуг і Шегині.

- Які часові рамки на реалізацію цих планів?

Мустафа Найєм

Це робиться достатньо швидко. Я не можу говорити за роботу прикордонної митної служби, бо це їхня відповідальність, але ми можемо допомогти в облаштуванні інфраструктури на під'їздах цих пунктів пропуску. Зараз займаємося питанням, щоб відкрити в Краківці пасажирську і вантажну ділянку. У Медиці вдасться це зробити за тиждень-два. Поки що діятимуть тимчасові споруди, а постійні встановлюватимуть упродовж трьох місяців.

Порівняння фактичної і проектної пропускної здатності на кордоні з Польщею свідчить, що навіть якщо запустити на 100% роботу всіх пунктів пропуску, зростає кількість машин, які проїжджають за кордон, на 30%, плюс паливо, імпорт якого збільшився в 15 разів. Це незіставні масштаби. У нас повністю закупорено країну зі сходу і півдня, єдине, що залишається, – західні кордони, нам необхідно відкривати нові пункти пропуску. Зараз їх відкривають у Румунії – Красноільське, Дяківці. Сподіваємося, там буде змога зробити один з них вантажний. Нижинкович, Будомеж, Варезь – ці три пункти також можна відкрити хоча б для пустих транспортних засобів. Поляки скептично до цього ставляться, оскільки їхні місцеві органи влади не хочуть пропускати таку кількість транспортних засобів через необлаштовані пункти пропуску.

- Скільки часу потрібно, щоб підготувати з нуля такий пункт пропуску?

Якщо просто поставити шлагбаум і відкрити – це впирається лише в юридичні моменти до узгодженості з нашими колегами з тої сторони. Однак це не вирішить питання, бо під'їзна дорога до пункту пропуску не дозволяє пропускати великі вантажні транспортні засоби.

Проте є пункти пропуску, готові до розширення. Щоб відкрити новий пункт пропуску з дорогою, інфраструктурою, навіть якщо дуже швидко, – це три місяці – півроку мінімум. Для Красноільська було прораховано: щоб повністю відкрити пункт для вантажного транспорту, потрібно 300 млн гривень. Проте чи готова інша сторона також інвестувати такі кошти в такий термін, їм потрібна певна вигода, яка поки що не зрозуміла. Що дасть конкретно польській стороні відкриття ще трьох-чотирьох пунктів пропуску? Потрібні інвестиції, сподіваємося, що невдовзі у нас буде бачення за всіма пунктами пропуску щодо розширення, підвищення ефективності, будемо виходити на уряд з конкретною сумою, але вона буде немала.

- Запитання від Асоціації перевізників. Є скарги, незважаючи на попередню реєстрацію перевізників палива, виникають проблеми з польською стороною щодо вимоги дозволів з узгодженого списку транспортних засобів.

Мустафа Найєм

Неправда, у нас окрема група людей займається тільки цим питанням. Паливо для нас – це критична історія, всі ліцензії, дозволи, сертифікатами ми вирішуємо впродовж години. Проблема була з польською стороною, для них це криза, вони не готові були давати додаткові



дозволи, проте домовилися про паливо. Можливо, списки транспортних засобів, які ми готуємо та передаємо до Міністерства інфраструктури, далі до Митної служби, можуть не доходити моментально. У нас є окрема група, чат у ватсапі, куди багато людей звертаються і ми максимально швидко все вирішуємо. Я сподіваюся, що з польськими дозволами питання закриймо впродовж трьох днів, і більше проблем не буде.

- Наскільки європейська інфраструктура готова до приймання вантажів, що перевозяться залізницею?

В'ячеслав Єрьомін

Принцип, який діє на залізницях Європи, – це відкритий ринок. Усі перевантаження не регульовані, тому весь бізнес, що виїжджає за кордон, домовляється з європейським, сам налаштовує та організовує ці потужності. Зараз ми більше відіграємо роль путівника, показуємо, куди можна рухатися, де можна розвивати можливості, а далі вже включаються інші механізми. Тому тут основне завдання, яке ми бачимо з боку Укрзалізниці, – показати нашому та європейському бізнесу можливі варіанти, які вони не бачать або не розуміють.

- Скільки років може знадобитися на заміну українських колій на європейські? Про який обсяг коштів ідеться і які напрямки пріоритетні?

В'ячеслав Єрьомін

Перший момент: український бізнес не зовсім до цього готовий. Ми не самодостатня структура, яка має окрему, від'єднану від усіх інших колію. Щоб перейти на неї, ми повинні розуміти, що наші клієнти (заводи, підприємства, елеватори) повинні переробити свої шляхи, що перебувають у них на балансі. Це не тільки державні інвестиції, а й приватні. Чи готовий наш бізнес до таких фінансових вливань? Ми не можемо привести клієнтів і потім сказати: доки не зробите у себе колії, не подамо вагони. Якщо ми говоримо про державні питання, то тут ідеться про організацію, реалізацію проектів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями. Тут повністю інфраструктура перебуває в руках і повноваженнях Укрзалізниці. Проте якщо говорити про вантажні перевезення, то передусім ми маємо починати створювати робочу групу, круглий стіл, за яким будемо говорити, хто готовий це робити, і рухатися далі.

Другий момент: куди ми подінемо таку кількість вагонів, які ми маємо на широку колію? Окрім вагонів, власником яких є Укрзалізниця, є багато приватних. Європейський Союз має інші технічні умови, вид гальмів, зчеплення між вагонами, інший вид візка, принцип вагону. Тоді ми повинні цим юридичним особам чи суб'єктам господарської діяльності сказати, що їм треба продавати свої вагони як металобрухт і купувати нові, які їздитимуть вузькими коліями. Це комплексне питання, до якого треба підходити обережно. Є плюси і мінуси, які потрібно класти на ваги і дивитися, як їх вирішувати.

Тарас Качка

Технічні речі – це один і не основний елемент у цьому торговому бар'єрі, це не лише питання переставити вагони із широкої колії на вузьку, це питання комерційної організації величезних корпорацій. Укрзалізниця дуже сильно розвинулася під морські порти. Це питання і системи, і навіть комерційних угод, навіть якщо ми довеземо товар, а там інший порт під інші вантажі. Це означає, що треба посунути інших, це конкуренція, яка є всюди. Насправді це величезний вибух. Немає магічного рішення, не можна сказати: давайте широку колію, це треба просто-напросто переінакшити всю армію наших виробників, торгівців, логістів. Якщо щодо портів



це зайняло 15–20 років, то очікувати, що можна це зробити за 3–6 місяців на західному кордоні нереально. Вийти на максимальну спроможність ми зможемо, вирішуючи точкові речі, але стратегічно це все можна вирішити через роки.

- Який обсяг зернових зараз можна перевезти залізницею, чи є змога збільшити його?

В'ячеслав Єрьомін

Укрзалізниця може перевозити ті обсяги, які перевозила й до війни. Питання в тому, чи зможе Європа цей обсяг прийняти? Ми вже отримали відповідь – ні. Тому ми збільшуємо обсяги перевезення мірою того, як Європа поглинає його.

- Європейська комісія виклала план щодо дій створення коридорів, там є короткостроковий, середньостроковий і довгостроковий план. Що саме він передбачає, які основні напрями тут можна реалізувати і яких ключових рішень очікувати від ЄС?

Тарас Качка

Навіть якщо ми знімемо все регулювання, однак залишаться питання фізичних спроможностей, інфраструктури. Те, що може запропонувати Європейська комісія, – це координація всіх маршрутів, шляхів, щоб допомогти бізнесу швидше налагодити канали торгівлі. Навігація Дунаєм, технічні проблеми, з якими ми працюємо щодень, створюють умови для того, щоб люди швидше налагоджували зв'язки. Наприклад, на торгівлю пшеницею з Європейським Союзом нині маємо квоту в 1 млн тонн, на кожен календарний місяць надають імпортні квоти для безмитного завезення української пшениці. Це зараз можна робити, але не всі трейдери хочуть із цим возитися, це довго і бюрократично. Тому рішення Європейського Союзу про скасування тарифів, яке невдовзі набере чинності, спростить адміністрування.

- Експорт уже влітку може зіткнутися з проблемами інфраструктури портів на Дунаї через традиційне завантаження тамтешніх логістичних потужностей румунської, болгарської, угорської пшениці та ячменю, чи чули ви про такі загрози?

Тарас Качка

Очевидно, що зараз новий врожай, і румунська, сербська, болгарська пшениця піде туди. Констанца не стояла пустою як резервний порт. Один складник нашої роботи – допомогти спростити бюрократичні речі, давати інформацію, але також переналаштувати мозок тих людей, які ухвалюють бізнес-рішення. Усі опинилися в ситуації, коли потрібно приймати нові бізнес-рішення, виробляти нову стратегію, тому народ заново вивчає географію. Черги є в портах, питання в насиченнях цих каналів баржами. Звичайно, тут є певна конкуренція, бо деякі компанії прийняли нову бізнес-стратегію, а деякі компанії навпаки побачили в цьому шанс, вони вибудовують свою стратегію на роки вперед, торгівлю через німецькі порти. Тому коли звучить питання щодо Дунаю – це свідчить про виклик і для уряду, і для бізнесу водночас, ніхто не має провідної ролі.

- Що нині відбувається з Адріатикою, чи є якісь домовленості в цих портах, наскільки зараз можливо розвивати цей напрямок?

Мустафа Найєм

Там ситуація нелегка. По-перше, це важче за логістикою, по-друге, вони теж перевантажені. Це не може бути якоюсь панацеєю ні з погляду економічної доцільності, ні з погляду



фізичного досягнення якихось результатів через логістичні порти, які в нас є, але їх також розглядають. Конкретніше поки що не можемо сказати.

- З приводу історії з Білоруссю і міністра транспорту Литви. Одним з рішень для розблокування експорту може бути гуманітарний коридор через Білорусь і подальше вивезення морем через Балтійські порти, теоретично це взагалі можливо?

Тарас Качка

Найбільшу спроможність серед портів Європи щодо перевезення власне commodities мають балтійські порти Литви, Латвії, Естонії. Взаємосумісність залізничних систем між Україною, Білоруссю і Литвою технічно уможлиблює транспортування за відсутності доступу до нормальної роботи наших портів Одеси та Миколаєва. Якщо ставити питання про розблокування роботи портів, то можна говорити про розблокування гуманітарних коридорів через Білорусь, оскільки є тиск часу, і це вимушений крок. Якщо обсяги експорту, особливо зернових, не забезпечимо влітку, на початку осені, це може призвести до комплексної продовольчої кризи у світі. Відповідно ми звернулися до всіх урядів, партнерів, що нам потрібно щось вирішувати з портами навколо Одеси або як альтернативу через Білорусь. Проте ризики нікуди не щезають, ніхто не зможе гарантувати, що Білорусь безпечніша, ніж море, передбачуваність складна. Ми зверталися до Світової організації торгівлі та ООН допомогти забезпечити гарантії через Білорусь або Чорне море. Еволюційним шляхом через західний кордон це неможливо досягти найближчими місяцями, найближчими роками – так. Відповідно якщо ми хочемо уникнути глобальної кризи, нам доведеться в політичній площині вирішувати питання цього року.

- У квітні було вивезено орієнтовно 1.1 млн тонн зерна, олії і шроту. Це набагато більше, ніж у березні, коли було менше 200 тис. Чи варто очікувати, що ця цифра в травні зросте?

Тарас Висоцький

З погляду аграріїв точно можна поставити. Радше питання про спроможність приймати за кордоном. Попередньо ми прогнозували 1.5 млн тонн коридорами – це максимум. Ми можемо на це розраховувати в травні, а далі тільки альтернативні напрямки.

- З приводу зміни логістичних ланцюгів усередині країни, як це виглядає, як це працює зараз всередині країни?

Тарас Висоцький

Останні 10 років усередині країни все видавалося ринково: оператор єдиний, державний – Укрзалізниця; брокери, трейдери, власники вагонів, ті, хто надає послуги, логістичні компанії і авто, і залізничні – ринкові, тобто приватні. Було видно чітку кореляцію з поглядом взаємодії попиту і пропозиції. Зараз у період війни фактично нічого не змінилося, державних брокерів, логістів, автоперевізників, які могли б працювати за певним регулюванням, не з'явилося. Діють ті самі принципи, проте обставини набагато складніші – від вартості палива до можливостей логістичного доступу до європейських країн і пошуку вагонів. Зокрема треба пам'ятати, що є така річ, як мобілізація чоловіків – водіїв внутрішнього перевезення. Тому всі ці чинники призвели до суттєвого здорожчання, але сказати, що це монополія, не можна, бо є десятки надавачів послуг.



- Був випадок з кораблем, який плыв до Єгипту, потім до Сирії, чули цифри від 400 до 500 тисяч вивезених тонн зерна з окупованих територій. Що зараз відбувається на окупованих територіях, чи намагаються окупанти вивозити зерно і продавати його іншим країнам?

Тарас Висоцький

Варто зауважити, що стратегічних запасів там немає. Внутрішнього споживання до експорту залишається мінімум 25 млн тонн. На тимчасово окупованих територіях, де не встигли вивезти зерно до окупації, залишається 1.4 млн тонн. Тому там не може бути мільйонних тонн експорту, фактично з найбільших елеваторів усе вивезено, це сума 500 тис. Уже немає місць масового зберігання, щоб швидко і великими обсягами красти і вивозити.

- Голова насінневої асоціації казала Економічній правді, що в травні три судна з кукурудзою вирушили з Керчі до Туреччини. Чи знаєте ви щось про це?

Тарас Висоцький

Про ці судна не знаю, спростувати чи підтвердити не можу. Однак те, що плывуть звідти судна, те, що Росія продовжує експортувати, незважаючи на санкції, це факт.

- Наскільки реально в стислі терміни збільшити інфраструктуру для зберігання та перероблення агросировини, яку ми не встигаємо вивозити вчасно?

Тарас Висоцький

Тут ситуація менш критична, аніж з експортом. Темпи експорту швидко не зростуть, будуть такі, як зараз з потенційним прогнозом. Навіть якщо весь наступний маркетинговий рік буде експорт по 1.5 млн тонн на місяць, щоб його зберігати до 10 млн тонн, а наявних у нас фактично було 50–60, частина залишилася на тимчасово окупованих територіях, це 15–20%. Щодо зернових простіше закрити ці обсяги, щодо пшениці повне зберігання з втратами, але працює. Щодо кукурудзи активно працюють і замовляють. З оліями складніше, там потрібні специфічні умови для зберігання. Та якщо буде враховано форс-мажор, то олійні будуть передусім займати класичні елеватори, а зернові йтимуть в альтернативні. Тому складність може бути, але 8–9 млн тонн – це складність, але не катастрофа. З погляду завершення маркетингового року реструктуризувати зі складностями все ж можна.

- Чи можливо зберігати, чи є сенс і чи ймовірно використовувати потужності з-за кордону?

Тарас Висоцький

Ми винести не можемо. Усе, що перетинає кордон, – із цим проблем немає, зараз проблема безпосередньо в перетині кордону. Далі точно піде дисперсія і розподіл, обмеженість саме в обсязі, який ми вивозимо.