**РІШЕННЯ**

**Антикризового штабу**

*21 липня**2022 року м.Київ*

На черговому засідання Антикризового штабу за участі представників Верховної Ради України, Офісу Президента України, міністерств, АТ «Укрзалізниця», структурованих об’єднань та організацій промисловців, підприємців, роботодавців, експертних, проектних та наукових установ було розглянуто питання покращання транспортної логістики в умовах обмежених можливостей експорту під час воєнного стану, а саме:

1. **Нарощування обсягів перевезення вантажів через залізничні пункти пропуску з країнами ЄС.**
2. **Збільшення пропускної здатності міжнародних автомобільних пунктів пропуску через державний кордон з країнами ЄС.**
3. **Підвищення ефективності діяльності портів Придунав’я через спрощення адміністративних процедур оформлення вантажів з метою збільшення можливості експорту товарів на річкових шляхах.**

Відновлення економічної активності в більшості секторів економіки значною мірою стримується логістичними складнощами, руйнуванням інфраструктурних потужностей наслідок збройної російської агресії.

Додатковим фактором для зростання витрат на логістику є радикальне - на 70%, збільшення АТ «Укрзалізниця» тарифів на перевезення вантажів, що вже зараз позначається на процесі відновлення економічній діяльності підприємств провідних експортоорієнтованих секторів.

За поточними оцінками, збитки для всієї інфраструктури країни вже сягають рівня 95 млрд доларів, з них на транспортну інфраструктуру припадає до 30% від загального обсягу оцінки втрат, значна частина яких - втрати української залізниці.

**До повного розблокування морських портів проблема покриття дефіциту АТ «Укрзалізниця» та цільової підтримки Товариства за рахунок фінансових надходжень від міжнародних партнерів України перетворюється на один із головних пріоритетів національної економічної безпеки.**

До війни 75% товарообігу України здійснювався через морські перевезення, це 120 млн тонн вантажів щороку, до половини з яких – зерно.

Наземним транспортом в червні перевезено близько 2,5 млн тонн агропродукції. У липні після відновлення судноплавства каналом "Дунай-Чорне море", збільшення експорту може відбутися ще на 500 тис тонн.

Проте необхідний щомісячний обсяг експорту агропродукції – 8 млн тонн, що втричі більше, ніж вивозиться зараз.

Саме через проблеми з експортом виробництво соняшникової олії становить 30-40% від довоєнного рівня.

За експертними оцінками, загальний обсяг експорту сільгоспродукції цьогорічного урожаю разом з залишками минулого року складе 65-70 млн. т., що за поточних умов та з урахуванням завантаженості європейських логістичних ланцюжків триватиме протягом 32-35 місяців.

Складність логістики, несприятлива ринкова кон’юнктура на зовнішніх ринках і зростання внутрішніх витрат через подорожчання енергоресурсів (електроенергія за рік підвищилася в ціні більш як на 60%, природний газ – більш як у 2 рази), а також липневе 70-відсоткове підняття тарифів «Укрзалізниці» на вантажні перевезення призвели до того, що експорт більшості видів металопродукції і навіть рудної сировини став не лише надто ускладненим, але й економічно невигідним.

У червні, згідно даних ОП «Укрметалургпром» виробництво сирої сталі в Україні становило 300 тис т, що на 25% менше ніж в травні. Середній рівень завантаження виробничих потужностей працюючих підприємств складав 25-28%.

У червні обсяг експорту залізорудної сировини з України склав 1,7 млн т, що на 23% менше, ніж в травні.

Простої вагонів на державному кордоні до 60-90 діб, порівняно з 1-2 днями до війни, масштабні черги на державному кордоні потребують додаткових витрат на оренду вагонів або складських ресурсів закордоном. При цьому, згідно даних Арселор Міттал Кривий Ріг, логістичні витрати підприємства зросли в 4 рази, порівняно з довоєнним періодом, у компанії Інтерпайп – до 3,5 разів.

Постійні черги на прикордонних переходах складають понад 30 тис. вагонів.

Отже, існуюча до війни система логістики українського експорту зазнала незворотних змін. Необхідність створення на довгостроковій основі, із потенціалом розвитку нової транспортної системи поставок на зовнішні ринки через Європу вимагає розгортання додаткових логістичних маршрутів у західному напрямку, що потребує модернізації залізничної інфраструктури України та, у взаємодії із міжнародними партнерами залізничної інфраструктури, у суміжних країнах.

І якщо можливості відкриття морського експорту сільгосппродукції через непрогнозовані зовнішні чинники наразі обмежені у часі та обсягах, організація **перевезення вантажів через залізничні пункти пропуску, а також збільшення пропускної здатності міжнародних автомобільних пунктів пропуску через державний кордон з країнами ЄС** **вже сьогодні** **мають потенціал для збільшення.**

З метою покращання транспортної логістики в умовах обмежених можливостей експорту під час воєнного стану, поглиблення координації дій влади та бізнесу учасники засідання Антикризового штабу пропонують

1. **Міністерству інфраструктури України**:

1.1 З огляду на необхідність модернізації залізничної інфраструктури України, що зумовлена потребою в її поступовій адаптації до європейських стандартів, формуванні логістичних маршрутів у західному напрямку та вирішенні наявних логістичних проблем, а також з урахуванням потреби в реконструкції залізничної інфраструктури суміжних європейських держав, ініціювати **розробку Техніко-економічного обґрунтування розвитку залізничної інфраструктури України** з урахуванням інтеграції з країнами Євросоюзу та будівництвом європейської колії, у якому:

* Визначити стратегічні напрямки розвитку залізничної інфраструктури України з урахуванням поточних завдань інтеграції з країнами Євросоюзу.
* Здійснити техніко-економічний аналіз щодо різних галузей промисловості та сільського господарства країн Євросоюзу та України з визначенням взаємовигідних експортно-імпортних операцій з урахуванням розвитку двосторонніх відносин у рамках відновлення народного господарства України.
* Визначити основні транспортно-економічні зв’язки країн Євросоюзу та України на короткострокову та довгострокову перспективу.
* На підставі аналізу визначити основні номенклатури вантажів та об'ємні показники вантажних перевезень на короткострокову та довгострокову перспективу;
* Визначити центри формування зародження та погашення вантажопотоків за основною номенклатурою вантажів.
* Визначити логістичні центри та маршрути з інтеграцією залізничних шляхів колії 1435 та 1520 мм та інших видів транспорту.
* Прорахувати обсяг необхідних інвестицій із зазначенням окремих проектів та термінів їх окупності.
	1. Підвищення ефективності діяльності портів Придунав'я через реалізацію комплексу організаційно-технічних та регуляторних заходів задля збільшення інтенсивності вантажопереробки в портах, що включає збільшення кількості проходів суден Сулінським каналом (Румунія), продовження днопоглиблення українського суднового ходу через гирло Швидке, а також інтеграцію адміністративних процедур оформлення проходження товарів через порти наглядовими та контролюючими структурами (прикордонників, митників, портовиків, санітарно-епідеміологічних та інших служб).
1. **АТ «Укрзалізниця»**

2.1 Зважаючи на те, що наявний потенціал перевезення вантажів через залізничні пункти пропуску з країнами ЄС використовується лише на 53%, вжити заходів щодо реалізації на практиці заявленої спроможності забезпечити передачу щодоби близько 220 тис. тонн вантажів (3 422 вагони), а за місяць – 6 600 тис. тонн. Фактично здається 102 тис. тонн (1 859 вагонів) на добу, 3 053 тис. тонн за місяць.

2.2 З метою розв’язання проблеми пропускної спроможності на прикордонних залізничних переходах та подальшої реалізації механізму електронної черги у ході планування міжнародних перевезень впровадити на єдиній площадці за координації АТ «Укрзалізниця» інтегрований підхід до формування такої черги за умов визначення участі усього ланцюжку суб’єктного складу логістики. У порядку експерименту, за пропозиціями учасників ринку перевезень, визначити низку маршрутів, що погоджені з усіма учасниками доставки вантажів територіями країн ЄС в обрані порти Європи та можуть бути використані для експорту у найближчий час.

1. **Міністерству інфраструктури України, АТ «Укрзалізниця»**

Зважаючи на те, що можливості нарощування перевезень залізницею пов'язані з перспективами розв’язання як суто технічних проблем - перевантаження вантажів, для їх подальшого транспортування за місцем призначення колією 1435 мм, продовжити реалізацію програм щодо оновлення рухомого складу, розробки та реалізації «Програми імпортозаміщення критичної комплектації галузі вагонобудування» та підготовки технічної документації з освоєння виробництва на території України критично необхідних матеріалів, запасних частин та комплектуючих виробів для вантажних вагонів.

1. **Кабінету Міністрів України**

Задля забезпечення безперешкодних автомобільних перевезень на кордонах країн-членів ЕС та Республіки Молдова спрямувати зусилля на таких напрямках:

* 1. Будівництво та реконструкція міжнародних автомобільних пунктів пропуску
* Прискорити реконструкцію міжнародного автомобільного пункту пропуску «Краківець» (UA) - «Корчова» (PL) - пасажирська частина та 5 додаткових смуг руху для вантажного транспорту.
* Вивчити можливість розширення пропускної здатності міжнародного автомобільного пункту пропуску «Лужанка» (UA) – «Берегшурань» (HU).
* Прискорити будівництво міжнародного автомобільного пункту пропуску «Соломоново» (UA) «Чієрна» (SK).
* Вивчити можливість розширення пропускної здатності міжнародного автомобільного пункту пропуску «Ужгород» (UA) – «Вишнє-Нємецьке» (SK).

3.2 З метою облаштування сервісної зони для очікування (накопичення) транспортних засобів побудувати термінал (зону очікування) для відстою вантажних транспортних засобів перед міжнародними автомобільними пунктами пропуску «Ягодин», «Лужанка», «Ужгород», а також термінали (кишені очікування вздовж траси) для відстою вантажних транспортних засобів перед міжнародним автомобільним пункту пропуску «Порубне».

 3.3 З метою вдосконалення процедур контролю та оформлення комерційних автомобільних транспортних засобів

* Здійснити із залученням європейських інституцій аудит питань, пов’язаних з проблемами перетину кордону вантажними автомобілями, що переміщують товари.
* Погодити загальні показники роботи українських та іноземних органів (польських, румунських, угорських, словацьких відповідно) державного контролю на кордоні (кількість оформлених транспортних засобів за зміну, добу, наявність допустимої черги, тощо), відповідно до положень Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах 1982 року.
* Впровадити спільно з обласними державними адміністраціями в межах відповідних адміністративно-територіальних одиниць, у яких діють міжнародні пункти пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення проект електронного бронювання «Електронна черга перетину кордону» перед пунктами пропуску для автомобільного сполучення.

3.4. З метою підвищення експортного потенціалу та покращення пропускної здатності на прикордонних переходах за рахунок використання альтернативних способів експорту сільськогосподарської продукції

* Ініціювати перед контролюючими органами Республіки Польща та Румунії питання про можливе переміщення інспекційних підрозділів ветеринарної та фіто-санітарної служб від кордону у розташовані поблизу населенні пункти (пункти пропуску «Ісакча» та «Галац»).
* Опрацювати із суміжними державами питання про здійснення у пунктах пропуску на кордоні попереднього документального контролю, наприклад, за допомогою зчитування QR-кодів на українських сертифікатах, з подальшим наданням посадовим особам зарубіжних контрольних служб регламентованого доступу до українських електронних реєстрів виданих експортних сертифікатів.
* Ініціювати будівництво транскордонних з ЄС сільськогосподарських сховищ і терміналів, які будуть використовуватись як вузли перевалки/колії, на шляхах залізничного та автомобільного сполучення.
* Ініціювати відкриття за погодженням із польською стороною у межах території Львівської області нового митного тимчасовогопункту пропуску для переміщення критичного імпорту автотранспортними засобами, які перевозять однотипні товари сільгосппродукції (збіжжя, рослинну олію, інші) та паливо.
	1. Укласти Угоду з транзитними країнами (Польща, Румунія, Угорщина, Словаччина) про спільний контроль у суміжних пунктах пропуску.
1. **Кабінету Міністрів України**

Доручити Міністерству економіки, Міністерству інфраструкрури України підготувати аналіз результатів підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення в України на 70% (наказ Міністерства інфраструктури України (МІУ) «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги» № 441 від 22 червня 2022 р.) та прогноз впливу цього рішення на різні сектори економіки, рівень конкурентоспроможності основних позицій українського експорту, наповнення державного бюджету, обсягів надходжень валютних коштів за поточних умов функціонування економіки воєнного часу. За підсумками розгляду ухвалити рішення щодо необхідності збалансування інтересів монопольного перевізника та обґрунтованих витрат учасників ринку вантажних перевезень.