

# Резюме

**за матеріалами Асоціації експортерів і імпортерів «ЗЕД»: «Аналітичний звіт щодо торгівлі та автоперевезень між Україною та Польщею»**



**м. Київ, 2023**

# Резюме

## за матеріалами Асоціації експортерів і імпортерів «ЗЕД»: «Аналітичний звіт щодо торгівлі та автоперевезень між Україною та Польщею»

Український бізнес уперше стикнувся з масштабною проблемою на кордоні з ЄС, яка не тільки суттєво впливає на обмеження експортно-імпортних операцій, але й має руйнівний характер для всієї економіки держави. Обмеження пропускнуої спроможності та блокування роботи пунктів пропуску на українсько-польському кордоні, а також поширення цієї практики на інші європейські країни-сусіди України за умови, що більша частина кордону України взагалі не використовується для міжнародної торгівлі, викликає вкрай велику стурбованість українських експортерів, імпортерів, виробників, перевізників і загалом української бізнес-спільноти.

## Короткий опис подій

Наприкінці жовтня в соціальних мережах і медіа з'явилися повідомлення про можливе перекриття пунктів пропуску на кордоні Польщі та України, починаючи з 3 листопада, згодом дату було перенесено на 6 листопада, що і відбулося далі на пунктах пропуску: «Дорогуськ – Ягодин», «Гребенне – Рава-Руська» і «Корчова – Краківець», «Медика – Шегині». Станом на 1 грудня було досягнуто згоди щодо часткового розблокування кордону для руху вантажівок завдяки зусиллям і втручанню представників Мінвідновлення України, АсМАП України, інших бізнес-асоціацій, медіа, але ситуація залишається напруженою, пов'язана з великими фінансовими втратами для учасників ланцюга руху товарів – автоперевізників, експортерів, імпортерів, ритейлу тощо, приголомшує смертю двох водіїв на пунктах пропуску.

## Глибокі коріння протесту

Європейська економіка втрачає темпи розвитку. ВВП збільшиться цього року на 0,6 %, що не додає оптимізму для розвитку торгівлі та міжнародних автоперевезень. Також проблематично виглядає можливість компенсувати польським перевізникам втрати на російському та білоруському ринках. Найбільша європейська галузь автоперевезень обсягом **320 000 польських одиниць вантажних транспортних засобів** потребує або підтримки держави, або освоєння інших ринків автоперевезень або підлягає скороченню пропорційно до потреб ринку зовнішньої торгівлі.

Польща проводить достатньо незалежну політику в ЄС, інколи порушуючи положення базових правових документів, є одним з лідерів у Європі за китайськими інвестиціями, у тому числі з реалізації проєкту «Шовкового шляху», прив'язаного до РФ доставкою товарів до ЄС.

У Польщі, як, на жаль, і в інших державах, інколи знаходять місце для діяльності політичні осередки російської орієнтації, які можуть мати стосунок до блокування пунктів пропуску на кордоні.

Польща зробила надважливий внесок у захист інтересів України проти військової агресії РФ, вирізняється найбільшою кількістю біженців з України, **65%** з яких працевлаштувалися в країні, при цьому кожен третій водій вантажного транспорту – з України і, що,

мабуть, логічно, розраховує на поступки в деяких логістичних питаннях у відносинах з Україною.

Польща як країна ЄС досягла значних успіхів у подоланні корупції, а громадяни болюче сприймають будь-які прояви, пов'язані з несправедливістю, і вміють відстоювати свої інтереси в межах закону. Протестний рух у Польщі – звичне явище. Наприклад, 28 жовтня 2020 року протестувальники перекрили дороги в багатьох великих містах, близько **430 000 людей** взяли участь у **410 протестах** по всій країні у зв'язку з постановою суду, яка посилює закон про аборти в Польщі. Це вказує на значний ризик виникнення масштабних заворушень у разі несвоєчасного розв'язання проблеми й готовність людей відстоювати свої інтереси.

З огляду на це розблокування пунктів пропуску на кордоні – це складне, насамперед дипломатичне завдання, а необережні політичні випадки або страйкові заходи у відповідь можуть спричинити погіршення ситуації та поширення небажаних проявів спротиву на інші сфери.

### Чого вимагає польська сторона

Вимоги польської сторони об'єднує прагнення, щоб галузь міжнародних автоперевезень отримала підтримку з боку держави та освоїла український ринок, у тому числі завдяки поверненню до використання дозволів на міжнародні перевезення (ключова вимога), посиленню для іноземних перевізників правила перевезень за ЄКМТ, неможливості реєстрування компаній у Польщі, якщо фінанси компанії розміщені не на території ЄС, введенню в Україні окремої черги в «єЧерзі» для авто на номерах ЄС та окремої черги для порожніх фур, отриманню доступу для польської сторони до системи «Шлях». На рівні опитування перевізників загальною вимогою є прагнення до справедливості через корупційні, технічні та організаційні проблеми з регулюванням черги на кордоні України та Польщі.

### Реальність вимог та шляхи порозуміння

У заявлених вимогах не можна поступатися транспортним «безвізом» і правом України регулювати порядок виїзду за кордон громадянам призовного віку. Решта питань можуть обговорюватися й узгоджуватися з найкращою практикою та законодавством ЄС у площині інтересів України.

Загальною формулою розв'язання проблеми пропуску на кордоні повинно стати забезпечення рівного доступу до ринків автоперевезень України та ЄС, що більше вигідне для України. Вітчизняні експортери й імпортери зацікавлені в тому, щоб ринок автоперевезень був представлений якомога більшим складом учасників, оскільки це забезпечує більш привабливу ціну автоперевезень і розвиток торгівлі. При цьому не можна розглядати зазначені суперечки тільки на рівні взаємовідносин України та Польщі, у тому числі з урахуванням таких аналітичних даних:

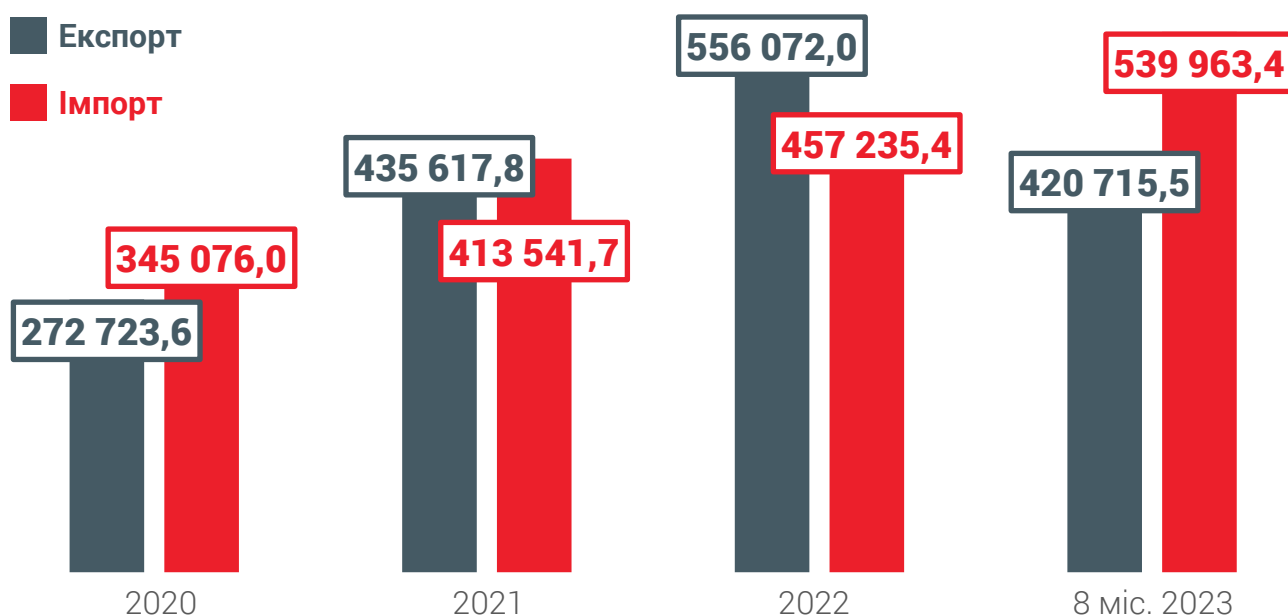
- Польща для України перш за все є транзитною країною, через яку здійснюються перевезення товарів загальною вартістю в понад 10 разів більшою за обсяг торгівлі між Україною та Польщею. Тому до розв'язання проблем з організацією автоперевезень через Польщу треба долучати представників інших країн на підставі використання міжнародного права з автоперевезень.
- Україна має торговельний дефіцит з Польщею розміром **-953 982,96 тис. дол. США** за вісім місяців 2023 року, який постійно збільшується. Надання будь-яких привілеїв польським перевізникам на території України ще збільшить різницю в українському експорті та імпорті з Польщею.
- **76%** імпорту польських товарів за фізичним обсягом відбувалися у 2023 році на умовах поставки Інкотермс FCA. Це означає, що за перевезення відповідав у більшості випадків український імпортер. Тому претензії польських перевізників до збільшення відсотка польських перевезень повинні бути адресовані в першу чергу до польських експортерів.
- Загальний парк польських вантажних автомобілів перевищує **320 000 одиниць**, що у **вісім разів більше, ніж в Україні**. Про яку конкуренцію або утискання інтересів польських перевізників можна вести мову на рівні галузі?

## Куди ми рухаємося в торгівлі з Польщею

За час військового конфлікту з РФ (2014-2023 рр.) Польща перетворилася без додаткових зусиль у торговельний хаб для українського бізнесу, збільшивши таке позиціонування починаючи з лютого 2022 року, коли

для міжнародної торгівлі в Україні залишився тільки західний кордон. З 2020 до 2023 року експорт до Польщі виріс з **6,65%** до **13,75%** від загального обсягу експорту України, а імпорт з Польщі - з **7,62%** у 2020 році до **10,5%** від загального обсягу імпорту у 2023 році, при тому, експорт до інших країн упав на **-15,65%** за вісім місяців 2023 року. Торговельний баланс погіршився до **-953 982,96 тис. дол. США** у 2023 році. При цьому в польському експорті до України постійно зростає частка товарів з інших країн – з **31%** у 2020 році до **51%** у 2022 році. А у випадку експорту з України до Польщі – подальший перепродаж українських товарів до інших країн з маржинальністю **5-40%**.

### Експорт українських товарів з України в Польщу та імпорт польських товарів з Польщі в Україну. Середньомісячне значення вартості, тис. дол. США



Окрім певних економічних переваг, це викликає значну залежність українського бізнесу від поведінки польської сторони і вимагає пошуку допомоги від інших країн у розв'язанні транзитних суперечок.

### Автомобільний транспорт: стратегія виживання

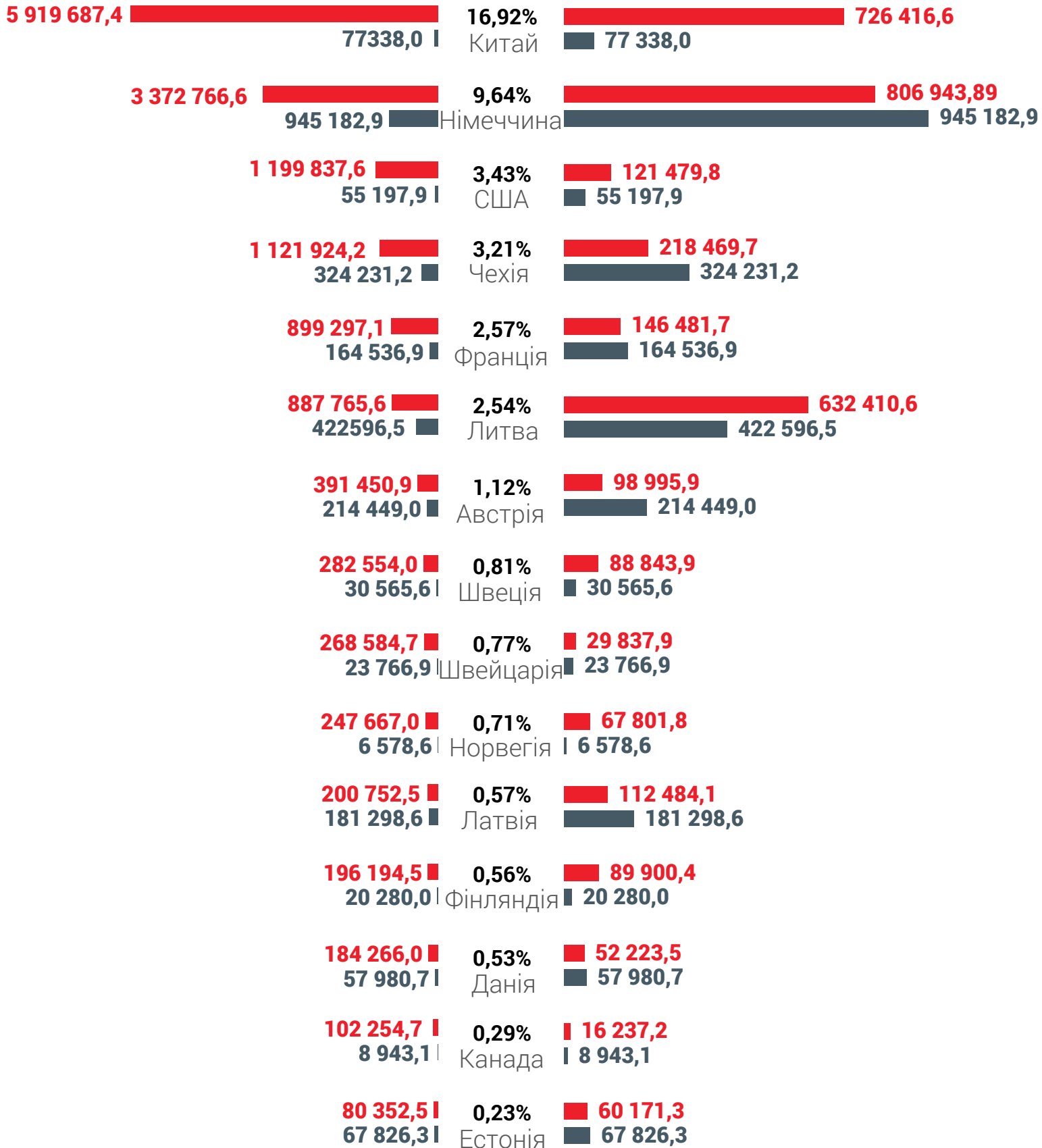
Після закриття кордону з РФ, Білоруссю та окупації частини території Україна не має вибору, окрім використання західного кордону для перевезення вантажів у напрямку країн, найкоротший шлях до яких пролягає через Польщу.

■ Экспорт, 2022 ■ Імпорт, 2022

Частка країни від загального обсягу вартості, %

Вартість, тис. дол. США

Фізичний обсяг, т



Крім цього вимушеним є експорт та імпорт автомобільним транспортом до морських портів Гданськ та Гдиня для доставки вантажів в США, Канаду, Китай та інші країни Південно-Східної Азії.

Відсоток міжнародних автоперевезень (імпорту в Україну) щодо інших видів транспорту стрімко виріс з **13,91%** в 2020 році до **53,77%** у 2023 році. Автомобільний транспорт став стратегічною артерією міжнародної торгівлі України, і більша частина транспортних маршрутів цієї артерії пролягає через Польщу, що підтверджує становлення Польщі як транспортного хабу для України. Наразі неможливо без значних втрат перебудувати транспортні маршрути з України до інших країн.

Фізичний обсяг експорту товарів у Польщу автомобільним транспортом зріс з **1 808 730,37 т** у 2020 році до **2 624 908,84 т** у 2022 році.

Окрім цього, значний обсяг торгівлі з поставки українських товарів до інших країн та з інших країн до України відбувається через Польщу, як країну, яка торгує зі значним нарощуванням показників посередництва.

Станом на 2022 рік автомобільним транспортом завозяться **18,75%** українських товарів, що експортуються в Польщу, і **51,85%** польських товарів з Польщі, що імпортуються в Україну.

## Це протест чи намір завдати шкоди

Польські перевізники розглядають факт перекриття кордону лише в контексті торгівлі та автоперевезень між Україною та Польщею (товарообіг **12 026 374,96 т** 96 т за 2022 рік), але насправді, враховуючи польський транзитний фактор, це виклик Польщі світовій спільноті, більше ніж 50 країнам світу з обсягом торгівлі України, що перевищує 50 млрд дол. США. Тому оцінювання впливу блокування кордону повинне бути зроблене з позиції втрат міжнародної торгівлі та збитків не тільки в Україні та Польщі, а і в державах, з яких Україна імпортує товари та поставляє товари на експорт. Кожен день простою автоперевізників на кордоні Польщі та України на **70 млн дол. США** зменшує обсяги торгівлі та завдає безпосередніх збитків державам й учасникам ланцюга поставки товару. Проведені розрахунки підтверджують можливість порівняння зменшення обсягів міжнародної торгівлі України з іншими країнами внаслідок



«протесту» з наслідками від окупації РФ півдня України та блокування морських портів на Азовському морі.

Без піддавання сумніву права на протест польської сторони необхідно поставити питання: наскільки обрані форми протесту відповідають цілям, яких намагаються досягти протестувальники, і чи можуть бути виправдані дії органів, які погоджують проведення страйків у такий спосіб, і самих протестувальників щодо завдання шкоди іншим державам, торговцям, перевізникам тощо. З огляду на неспівмірність збитків і втрат від протесту і його цілей, завдання прямої шкоди країнам і бізнесу закордонних країн, незаконність дій з погляду міжнародного права постає питання про притягнення до відповідальності винних осіб та оцінювання втрат і збитків.

## Оцінювання втрат

Блокування окремих пунктів пропуску на кордоні з Польщею відразу спричинює появу черги на інших пунктах пропуску, у тому числі за межами Польщі, і загалом сповільнює торгівлю, а в окремих випадках призводить до відмови від товару, його псування, здорожчання вартості тощо.

Наслідки та втрати, що виникають, поділяються на короткострокові, середньострокові та далекосяжні.

**Міжнародна спільнота.** З огляду на географічне положення Польщі як ключової транзитної держави для України найбільші складнощі, збитки та витрати виникають для країн, до яких найкоротший шлях пролягає через Польщу.

У разі об'їзду польських пунктів пропуску через інші держави-сусіди України виникає додатковий пробіг транспортного засобу в середньому **100-1200 км** залежно від розташування відправника та отримувача, а також обраного пункту пропуску, а це збільшує вартість перевезення на **150-1800 євро** тільки на одній машині. На цьому напрямку кількість комерційних трансакцій (поставка машинними партіями) становить близько **270 000 на рік**. В наслідок блокування пунктів пропуску, черги на кордоні сповільнюють міжнародну торгівлю України із закордонними країнами, які не отримують товар, у тому числі раніше сплачений, не отримують валюту за відвантажений товар в Україну, втрачають товар обмеженого терміну зберігання, втрачають

контрагентів-покупців в Україні, мають проблему з дефіцитом товарів на внутрішньому ринку, тощо.

Загалом виникає затримка в торгівлі, яку можна обрахувати сумою неотриманого доходу від відвантажених товарів на експорт (далі - експорт) і вартості непоставлених товарів на імпорт **за один день простою** транспортних засобів на кордоні (далі імпорт), а саме в напрямку Німеччини (експорт автомобільним транспортом у 2022 році 5 000,13 тис. дол. США, імпорт 9 240,46 тис. дол. США), Франції (експорт 881,21 тис. дол. США, імпорт 2 463,82 тис. дол. США), Чехії (експорт 1 607,89 тис. дол. США, імпорт 3 073,76 тис. дол. США), Австрії (експорт 1 033,32 тис. дол. США, імпорт 1 072,47 тис. дол. США), Швейцарії (експорт 189,77 тис. дол. США, імпорт 735,85 тис. дол. США), Данії (експорт 573,61 тис. дол. США, імпорт 504,84 тис. дол. США), Швеції (експорт 200,47 тис. дол. США, імпорт 774,12 тис. дол. США), Норвегії (експорт 65,11 тис. дол. США, імпорт 678,54 тис. дол. США), Фінляндії (експорт 155,78 тис. дол. США, імпорт 537,52 тис. дол. США), Естонії (експорт 267,36 тис. дол. США, імпорт 220,14 тис. дол. США), Латвії (експорт 780,59 тис. дол. США, імпорт 550,01 тис. дол. США), Литви (експорт 1 315,16 тис. дол. США, імпорт 2 432,23 тис. дол. США).

До цього переліку треба додати країни, торгівля з якими забезпечується через використання польських портів Гданськ і Гдиня, а саме США (експорт 582,69 тис. дол. США, імпорт 3 287,27 тис. дол. США), Канада (експорт 103,23 тис. дол. США, імпорт 280,15 тис. дол. США) Китай (експорт 342,09 тис. дол. США, імпорт 16218,32 тис. дол. США), інші країни світу.

До далекосяжних наслідків перекриття кордону можна віднести відмову України від купівлі товарів із цих країн через їх подорожчання на суму додаткових витрат на доставку та хеджування ризиків, відмову від поставки до цих країн українських сировинних та інших товарів, які стали неконкурентоспроможними за ціною, створення дефіциту, а потім подорожчання на внутрішньому ринку цих країн товарів, постачальником яких є переважно Україна. Наприклад, відбудеться подорожчання соняшникової олії, лідером з поставки якої до європейських країн є Україна (Польщі, Німеччини, Латвії тощо).

**Польща.** Окрім зазначеного Польща ризикує втратити лідерство з перевалки української експортної та імпоротної продукції через порти Гданська та Гдині, на терміналах (складах) у країні. Уже є приклади переукладання контрактів з метою використання портів на Чорному та Середземному морі. Неадекватні дії окремих польських перевізників змушують український бізнес зробити все належне, щоб уникнути

посередництва Польщі в експортній та імпорتنій діяльності. У 2022 році Польща поставила в Україну товарів, які походять з інших країн, на суму **4,15 млрд. дол. США**. Продовження страйку вже викликає скорочення закупівлі польських товарів, які почали втрачати українську нішу. За таких обставин Польща не зможе бути торговельним і транспортним хабом для України.

**Україна.** Ще складніша ситуація для України, яка зараз прив'язана до міжнародної торгівлі тільки через західний кордон і майже на половину через Польщу.

Щоденні втрати автоперевізників починалися з **150-350 євро** на початку блокування й постійно збільшуються внаслідок потреби евакуації водіїв, організації харчування, забезпечення пальним, тощо.

На додаток до зазначеного експорту товарів українського походження до інших країн, експорт до Польщі автомобільним транспортом становив у 2022 році **3 149 902,16 тис. дол. США**, а щоденне недоотримання Україною доходу від поставки товарів до Польщі внаслідок блокування кордону наближається до **6 895 770 дол. США**. Кожного дня збільшуються втрати в ланцюгу руху імпортного товару - в імпортерів, ритейлу. Щоденно зростає ціна на стратегічні товари, включаючи паливо, запасні частини, товари першої потреби, тощо.

Українські експортери, імпортери, виробники відчують зменшення пропускної спроможності на кордоні, що проявляється в затримці постачання товарів, штрафних санкціях, псуванні продукції недовгострокового зберігання, подорожчання перевезень, відмові контрагентів надалі співпрацювати, утраті ринків збуту продукції, виключенні українських виробників з міжнародної виробничої кооперації тощо. Отримати об'єктивну оцінку втрат і збитків у масштабах держави можна буде тільки після закінчення податкового періоду. За деякими попередніми оцінками, на сьогодні втрати України становлять **400 млн. дол. США** від початку блокування пунктів пропуску на кордоні.

## Погляд і стратегічний намір українського бізнесу

За результатами проведених зустрічей, нарад, опитування українського бізнесу, консультацій за участю бізнес-асоціацій і Коаліції бізнесу за спільний кордон, обговорення проблемних питань у медіа можна сформулювати такі висновки та пропозиції:

- 1 Українські експортери, імпортери, виробники, перевізники зацікавлені в розвитку добросусідських відносин з польським бізнесом, дякують більшості автоперевізників Польщі за утримання від підтримки блокування кордону Польщі та України, а також визнають потребу віднайдення рішень, які усувають наявні проблеми з урахуванням інтересів обох сторін.
- 2 Дії окремих польських громадян і компаній, які не завжди стосуються автоперевізників у Польщі, щодо блокування автошляхів на кордоні з Україною, бездіяльність у зв'язку із цим Держави Польщі та її місцевих органів влади український бізнес вважає такими, що порушують польське та міжнародне законодавство у сфері автоперевезень, є незаконними й неприйнятними для українського бізнесу та надмірними з точки зору розв'язання проблемних питань.
- 3 Першочерговим завданням для налагодження пропускового режиму на кордоні для вантажного автотранспорту вважається ухвалення відповідним місцевим органом влади, а саме гміною, на території якої відбувається блокування автошляхів, рішення про заборону проведення обмежувальних заходів у вигляді блокування автотранспорту, оскільки такі дії польських протестувальників становлять загрозу життю, здоров'ю та безпеці.
- 4 Важливим для запровадження юридичних заходів щодо припинення блокування кордону та відшкодування збитків у майбутньому є налагодження з боку українського бізнесу правильного фіксування втрат, збитків, обставин блокування.
- 5 У разі продовження блокування кордону надалі може з'явитися потреба в дослідженні можливості та доцільності притягнення до відповідальності винних осіб та органів, причетних до організації та проведення блокування пунктів пропуску, у Польщі, Україні та інших країнах, у яких експортери та імпортери зазнали втрат і збитків внаслідок блокування пунктів пропуску на кордоні Польщі та України. Надалі з метою запобігання спробам завдання українському бізнесу руйнівної шкоди пропонується вивчити питання створення відкритого реєстру осіб, транспортних засобів, пов'язаних з блокуванням пунктів пропуску, і передачі задокументованих фактів порушень і завданих збитків бізнесу інших країн для юридичного опрацювання.



Аналітичний звіт підготовлено за ініціативи Асоціації експортерів і імпортерів «ЗЕД» та участі АсМАП України з використанням матеріалів аналітичного порталу EasyMarkets, сайтів і порталів державних органів України та закордонних країн, опитування експортерів, імпортерів, перевізників України, матеріалів медіа та провідних бізнес-асоціацій за підтримки Ради з питань ЗЕД при ТПП України та Коаліції бізнесу за спільний кордон. Фінансову підтримку надали ТОВ «Нова Пошта Глобал», Компанія «KYB Europe GmbH» та ТОВ «Асоціація експортерів і імпортерів «ЗЕД».

