



Моніторинг зовнішньої торгівлі

№4, жовтень 2024 року

Тема випуску:

«Дозволи на автомобільні вантажні перевезення»

Автори: Олександра Бетлій, Ірина Коссе, Віталій Кравчук

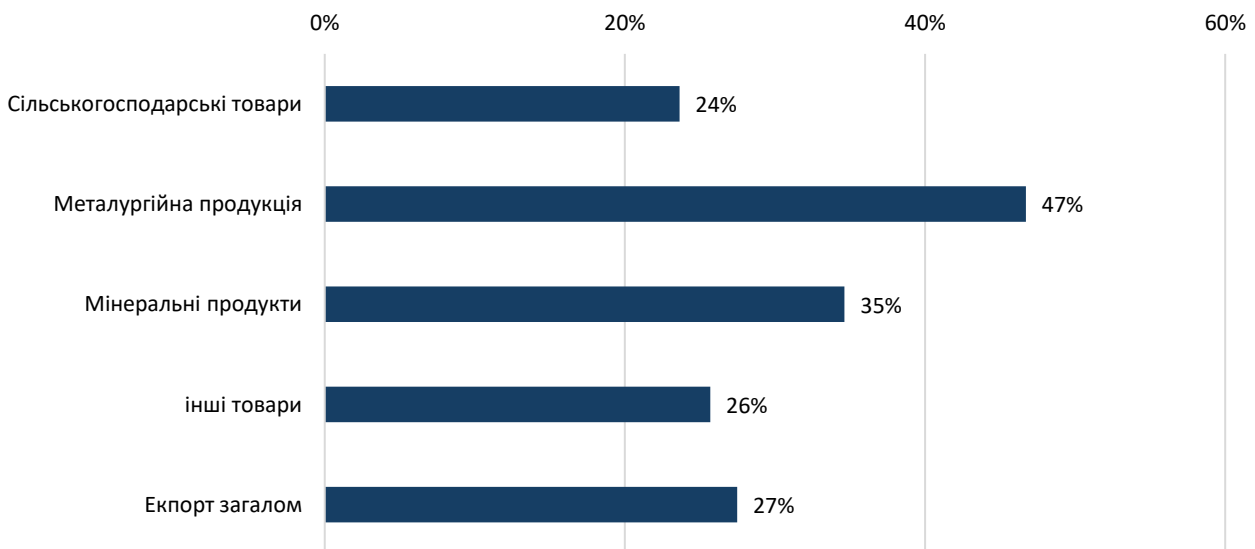
Підготовка перших трьох випусків Моніторингу зовнішньої торгівлі була здійснена завдяки підтримці американського народу, наданої через Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) в межах Програми «Конкурентоспроможна економіка України».

Статистика зовнішньої торгівлі

Експорт та імпорт за основними групами

- Експорт у вересні за даними митниці зріс на 20% до попереднього року (дпр) до 3,26 млрд дол. США, хоч і дещо зменшився порівняно із рекордним показником серпня. Експорт агропродукції зріс на 23% дпр до 1,83 млрд дол. Цьому сприяло значне зростання експортних цін на олійні та пшеницю через нещодавнє зростання світових цін, при цьому логістика порівняно з попереднім роком скоротилась. Також фізичні обсяги експорту пшениці зросли на 77% дпр завдяки швидкому збиранню урожаю. Обсяги експорту кукурудзи впали на 32% дпр ймовірно через низькі перехідні запаси. Втім доволі швидке збирання врожаю кукурудзи у вересні ймовірно дозволить відновити експорт у жовтні.
- Експорт продукції металургії у вересні зріс на 25% дпр до 447 млн дол. Темпи зростання сповільнились порівняно з серпнем через вищу базу порівняння, але залишались високими на фоні зростання виробництва. Експорт напівфабрикатів зі сталі зріс на 66% дпр, а плаского прокату на 28% дпр у доларовому виразі, при цьому експортні ціни зросли на 7% дпр для обох позицій.
- Експорт продукції машинобудування зріс на 27% дпр до 305 млн дол. через збільшення експорту проводів кабелів (переважно для використання в автопромі) майже вдвічі. Експорт мінеральної продукції, насамперед залізної руди, склав 186 млн дол. і впав на 4% дпр. Падіння експорту у доларовому виразі відображає спад світових цін на руду та зниження обсягів експорту за останні місяці. Втім навіть після спаду обсяги експорту залізної руди склали 1,93 млн т у вересні 2024 року порівняно з 1,44 млн т у вересні 2023 року. Зниження експортних цін зберегло виторг від експорту залізної руди на рівні минулого року. Експорт інших товарів зріс на 13% дпр.

Рисунок 1: Зміна експорту за основними групами у липні, % дпр

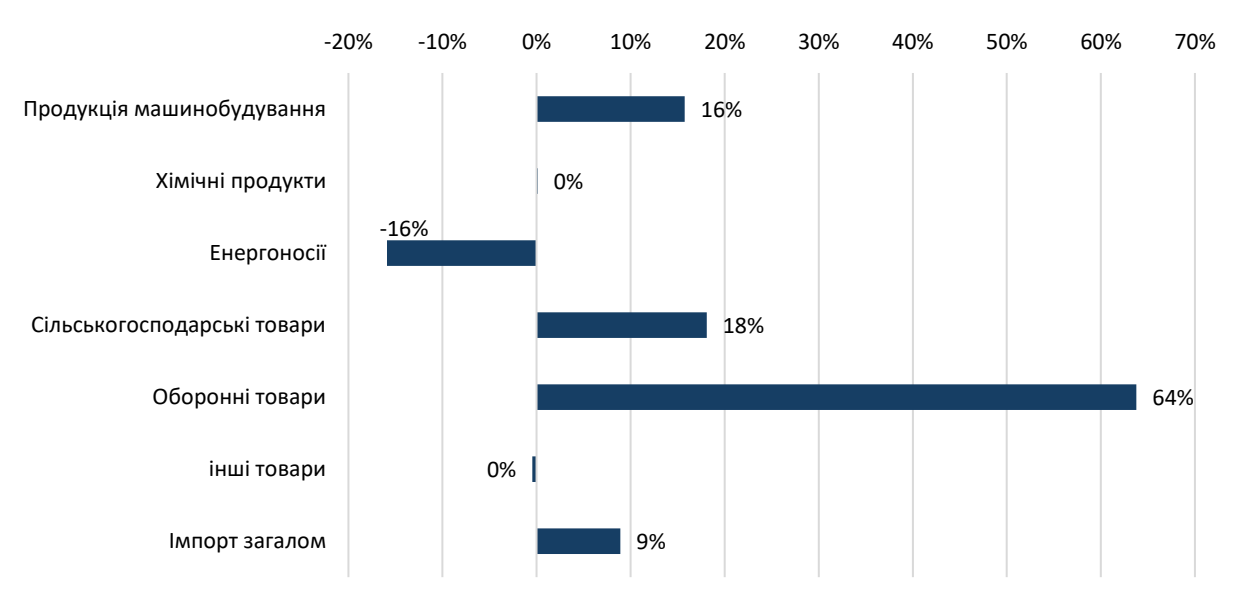


Джерело: Власні розрахунки на основі даних ДМС та Держстату

- Імпорт у вересні зріс на 9% дпр до 6,00 млрд дол. США. Темпи зростання суттєво не змінились порівняно із серпнем. Найбільше зріс імпорт товарів оборонного призначення (у звітності «інші товари»), а саме на 64% дпр - це відображає більше фінансування та помірніші обсяги військової допомоги цього року.

- Імпорт машин та обладнання у вересні зріс на 16% дпр до 2,16 млрд дол. При цьому імпорт енергетичного обладнання (генераторів, акумуляторів, трансформаторів та сонячних панелей) залишався високим та сягнув 321 млн дол. порівняно з 87 млн дол. минулого вересня. Це ймовірно відображає очікувані відключення електроенергії під час опалювального сезону. Імпорт легкових автомобілів впав, а імпорт телефонів був близьким до минулорічного.
- У вересні впав імпорт енергоносіїв – на 16% дпр до 723 млн дол. Фізичні обсяги імпорту нафтопродуктів впали на 12% дпр через сформовані раніше запаси палива та підвищення акцизу. Імпортні ціни на нафтопродукти також були нижчими за минулорічні. Імпорт електроенергії за даними митниці склав 83 млн дол., що суттєво менше, ніж у попередні місяці, але більш як втричі більше, ніж минулого вересня. Також різко зріс імпорт вугілля й у вересні перевищив імпорт природного газу.
- Імпорт хімічних продуктів майже не змінився порівняно з минулорічним і склав 955 млн дол. Імпорт ліків суттєво зріс, імпорт добрив впав. Імпорт сільськогосподарських товарів зріс на 18% дпр до 635 млн дол. на фоні низького урожаю в Україні. Імпорт інших видів товарів був близьким до минулорічного.

Рисунок 2: Зміна імпорту за основними групами у серпні, % дпр



Джерело: Власні розрахунки на основі даних ДМС та Держстату

Перешкоди для експорту

- Перешкоди для діяльності бізнесу у вересні дещо змінились. Це стало наслідком відсутності планових відключень від електромереж (аварійні залишались, особливо в наближених до фронту областях, як-то Дніпропетровська область), що знизило потребу купувати дорожчі альтернативи. Відповідно, перебої з доступом до електроенергії стали для експортерів третьою найважливішою перешкодою: про це повідомили 49% експортерів, причому для інших компаній це була четверта за значущістю перешкода.
- Першою за значущістю перешкодою для діяльності бізнесу став брак робочої сили: про це повідомили 61% всіх респондентів. Ця проблема була важливішою для експортерів (63% експортерів). Так, рівень структурного безробіття залишається високим, що спонукає уряд посилити активні заходи сприяння зайнятості, які впроваджує Державна служба зайнятості. Частину таких заходів фінансують донори. Так, у вересні було розширено кількість професій, за якими можна

отримати підготовку за рахунок ваучерів, а також започатковано нові програми навчання, зокрема для жінок.

- Небезпека працювати була перешкодою для 56% компаній (як експортерів, так і не експортерів). Тому страхування політичних ризиків, яке покриває потенційні втрати, зокрема через війну, є надзвичайно важливим. У вересні експортно-кредитна агенція Польщі KUKE застрахувала польський виробничий комплекс в Україні вартістю понад 45 млн дол. США. Співпраця між KUKE, MIGA та Мінекономіки України була узгоджена під час Конференції з питань відновлення, що пройшла влітку в Берліні.
- Зростання цін на сировину та матеріали було четвертою найважливішою перешкодою для експортерів (понад 40% компаній зазначили про це). Це може бути серед іншого пов'язано і зі зростанням оплати праці.
- Третина компаній звітували про те, що для них перешкодою є зменшення попиту на продукцію. Відповідно, рівень невизначеності залишається високим для багатьох компаній, що не дозволяє їм планувати свою діяльність на довшу перспективу.
- Проблеми з логістикою зменшились: у вересні близько 16% експортерів зазначили це як перешкоду, тоді як у серпні відповідна частка становила 20%. Це може бути пов'язано з відновленням перевалки через Дунайські порти, а також відсутністю блокування кордону.

Рисунок 3: Перешкоди діяльності бізнесу у вересні, % (дозволяється кілька відповідей)



Джерело: Нове щомісячне опитування підприємств, #29, (09/2024)

Нове в торговельній політиці України (основні зміни)

- На початку жовтня відбулись двосторонні зустрічі між Україною та Єврокомісією в межах скринінгу відповідності українського законодавства праву Євросоюзу у частині економічних критеріїв вступу. За результатами скринінгу Єврокомісія підготує звіт щодо відповідності законодавства України праву ЄС по кожному переговорному кластеру.
- У вересні відбулось 14-го засідання Спільної координаційної платформи з питань експорту і транзиту української аграрної продукції у Брюсселі. Найближчим часом будуть укладені угоди про спільний контроль у пунктах пропуску з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією та Болгарією.
- Локалізація триває: Міністерство економіки підписало [наказ](#) про перелік техніки та обладнання вітчизняного виробництва, покупцям яких держава повертатиме 15%. До переліку увійшли 88 позицій від дев'яти українських виробників — автобуси, вантажівки, ліфти, причепи, цистерни та сільгосптехніка, локалізація яких становить щонайменше 40%.
- Парламент ухвалив зміни до Митного кодексу, які стосуються реформи Державної митної служби (ДМС). ДМС має далі підпорядковуватись Мінфіну. Але при цьому зміни покликані посилити добросовісність персоналу та запровадження процесу відбору керівництва на основі прозорого конкурсу за участі міжнародних експертів. Також визначено більшу відповідальність за порушення митних правил. Має також відбутись переатестація працівників ДМС. Тим часом Міністерство фінансів продовжує працювати над новою версією Митного кодексу, яка буде гармонізована до правил ЄС.
- За дев'ять місяців 2024 року Експортно-кредитне агентство (ЕКА) підтримало наш експорт на 5,7 млрд грн, що у 1,8 рази більше, ніж за аналогічний період 2023 року. Основними країнами, куди йшов відповідний експорт, стали Польща, Азербайджан та ОАЕ. Серед головних товарів були молоко та молочна продукція, деревина та товари з неї, продукція агропереробки. Також у вересні ЕКА застрахувало перший інвесткредит від воєнних ризиків, який було надано виробнику друкарських фарб «Флексорес» на закупівлю обладнання для виробництва електроенергії для забезпечення власних потреб. При цьому, цей кредит було надано за програмою «Доступні кредити 5-7-9%».
- Парламент підвищив військовий збір для найманих працівників і запровадив його для підприємців, які працюють на спрощеній системі оподаткування. Ставка ПДВ та правила відшкодування ПДВ залишилися без змін, як і розміри ввізних мит.
- Державні сільськогосподарські землі відтепер можна орендувати на відкритих аукціонах Prozorro.Продажі. Така можливість з'явилася завдяки проекту «Земельний банк». До кінця року Фонд державного майна України планує виставити на електронні торги близько 100 тисяч гектарів державних сільськогосподарських земель у 20 областях України.

Нове в торговельній політиці країн ЄС та інших торговельних партнерів

- Триваюча загроза у Червоному морі змусила два найбільших судноплавних гіганти – Maersk і Hapag-Lloyd – об'єднати свої зусилля в новій співпраці під назвою Gemini Cooperation. Причиною цього є атаки хуситів, що зростають з кінця 2023 року. Через ці напади обидві компанії змушені оминати Червоне море через триваліший шлях навколо мису Доброї Надії, що, хоч і збільшує витрати, є більш безпечним. Хоча цей маршрут є менш ефективним, він допомагає зменшити надлишок суден у галузі контейнерних перевезень, що позитивно впливає на тарифи на перевезення контейнерів. Старт цієї ініціативи запланований на лютий 2025 року. Основною метою є створення спільної маршрутної мережі для контейнерних перевезень. Співпраця передбачає створення спільної

мережі на основі поділу суден та оптимізації маршрутів через мис Доброї Надії. У рамках цієї співпраці компанії планують підвищити надійність своїх графіків до понад 90%, завдяки доповненню маршрутів та покращенню зв'язку з регіональними портами, що дозволить клієнтам отримати більше опцій для доставки.

- Президент США Джо Байден збільшив мита на імпорт товарів з Китаю, включаючи електромобілі, напівпровідники та медичні вироби. Мита на імпорт електромобілів з Китаю зросли до 100%, тоді як мита на сонячні елементи підвищилися до 50%. Це рішення, яке також зберігає мита, введені Дональдом Трампом, спрямоване на захист американських робочих місць і компаній, а також на протидію неконкурентним практикам Китаю. Китайські компанії отримують великі дотації від уряду, і США також скаржаються на порушення прав інтелектуальної власності, вимоги щодо трансферу технологій та інші. Байден підкреслює важливість відновлення виробництва в США в умовах майбутніх виборів і боротьби за робочі місця.
- В ПАР зростає залежність від імпортованого пального. Країна стала чистим імпортером пального, і тепер імпорт становить 61% постачання нафтопродуктів, порівняно з 22% чотири роки тому. Це сталося через закриття декількох нафтопереробних заводів, що призвело до нестачі запасів і підвищеного ризику перебоїв у постачанні. Державна логістична компанія Transnet попереджає, що зростаюча залежність від імпорту робить систему трубопроводів уразливою до перерв, що може призвести до тимчасових нестач пального. Компанія планує інвестувати в розширення інфраструктури, зокрема в порту Дурбана, для поліпшення умов для імпорту. Ці проблеми можуть мати серйозні наслідки для економіки ПАР, зокрема для логістичних ланцюгів та постачання продовольства, оскільки відсутність достатньої кількості пального вплине на транспорт і, відповідно, на постачання товарів.
- Велика Британія відновила торгові переговори зі Швейцарією в рамках стратегії "Глобальна Британія". Переговори, які розпочалися 14 жовтня, спрямовані на поглиблення доступу до ринків фінансових послуг обох країн, а також на укладення угод щодо обміну даними та віз для працівників. Це перший раунд переговорів з моменту оголошення про амбітну програму вільної торгівлі міністром бізнесу і торгівлі влітку цього року.
- Європейська комісія оголосила про річну затримку впровадження Регламенту щодо боротьби зі знелісненням, яка вимагає від компаній забезпечити, щоб певні сировинні товари, такі як кава, какао, соя, пальмова олія та деревина, не були пов'язані з практиками, що призводять до вирубки лісів. Ця затримка дає додатковий час підготуватися до нових вимог. А проте невизначеність на ринку змушує підприємства переглядати свої стратегії, оскільки нові терміни впровадження зобов'язань тепер становлять 30 грудня 2025 року для великих компаній і 30 червня 2026 року для малих підприємств.
- Китай погодився відновити імпорт австралійських живих лобстерів до кінця року, що стало важливим кроком у відновленні торгівлі між країнами після чотирирічної перерви. Згідно з новим графіком, повна відмова від заборон на лобстери буде завершена до китайського нового року, що відзначається в лютому 2025 року. Відновлення цього торгового зв'язку є значним досягненням для австралійських експортерів, оскільки до 2020 року Китай був найбільшим ринком для австралійських лобстерів, який становив близько 90% усіх експортних поставок. Ця заборона на лобстери була останньою з ряду обмежень, які Китай запровадив у відповідь на дипломатичні напруження між двома країнами, що розпочалися після закликів Австралії провести незалежне розслідування щодо початку COVID-19.

Тема випуску: «Дозволи на автомобільні вантажні перевезення»

- Основні правила для міжнародних автоперевезень встановлюються на основі двосторонніх угод між Україною та іншими державами або в рамках міжнародних конвенцій (наприклад, Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів - CMR). На сьогодні по міжнародним автомобільним перевезенням вантажів Україна уклала подібні угоди з 44 державами. Деякі з цих угод дозволяють необмежені перевезення між Україною та іншою країною, тоді як інші передбачають щорічне встановлення квот на перевезення територією двох країн. На підтвердження того, що перевезення відбувається в межах квоти, перевізник, як правило, повинен отримати дозвіл. Дозволи зазвичай потрібні для перевезень до таких країн, як Сербія, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан та інші держави поза межами ЄС..
- Між Україною та ЄС діє так звана Угода про безвізовий транспортний режим. Відповідно до цієї угоди, перевізники не потребують дозволів для двосторонніх перевезень між Україною та країнами ЄС. Однак дозволи можуть знадобитися для третіх країн або транзитних перевезень. Наразі українським перевізникам доступний «транспортний безвіз» з 37 державами, включно із країнами Євросоюзу. За останній рік Україні вдалось домовитись про таку можливість з Північною Македонією, Норвегією та продовжити відповідні угоди з Молдовою, Грузією та Чорногорією.
- Є три види перевезень, які можуть вимагати дозволів. Це перевезення між двома країнами (наприклад, перевезення вантажу з України до Польщі), транзитні перевезення (наприклад, якщо вантаж йде з України до Італії через Угорщину) та перевезення до/з третьої країни (наприклад, перевезення вантажу українським перевізником з Молдови до Туреччини через Румунію).
- Всього є шість видів дозволів: універсальні, універсальні (Євро-1), універсальні S, універсальні (Євро-3 безпечні), універсальні (для комбінованих перевезень), в/з 3 країн. Універсальний дозвіл дає право виконати двостороннє або транзитне перевезення, а також їх комбінацію в прямому і зворотному напрямках. Універсальний Євро-1 додає вимогу мати автомобіль категорії не нижче Євро-1. Універсальний S стосується автомобілів категорії не нижче «особливо зелені та безпечні», а універсальний Євро-3 безпечний – відповідно, категорії не нижче «Євро-3 безпечні». Універсальний дозвіл для комбінованих перевезень дійсний тільки в тому випадку, коли автомобіль в'їжджає на територію іншої країни через поромну переправу, а надалі зворотній виїзд або зворотній в'їзд та виїзд (в разі транзиту) може здійснюватися через будь-які пункти пропуску.
- Кількість дозволів на міжнародні автомобільні перевезення залежить від двосторонніх квот, які встановлюються на основі домовленостей між країнами. Вони можуть різнитися від року до року і залежать від ряду факторів, таких як потреби перевізників, економічні відносини між країнами та політика урядів. Наприклад, Україна щорічно домовляється про квоти з Польщею, хоча після підписання «транспортного безвізу» з ЄС у 2022 році дозволи потрібні лише для невеликої частки перевезень. До 2022 року було кілька випадків, коли кількість таких дозволів була менша за потреби українських перевізників, що спричиняло труднощі для бізнесу. Інші країни також мають свої квоти, і їх кількість може змінюватися.
- Крім двосторонніх дозволів, є ще дозволи ЄКМТ (або дозвіл Європейської Конференції Міністрів Транспорту). Це міжнародний багатосторонній дозвіл, який надає право перевізникам здійснювати вантажні автомобільні перевезення між країнами-учасниками цієї системи. Він дозволяє українським (та іншим) перевізникам виконувати перевезення між різними країнами-членами ЄКМТ без необхідності отримувати окремі двосторонні дозволи для кожної країни. ЄКМТ об'єднує понад 40 країн, зокрема більшість європейських країн, деякі країни Азії та Кавказу (Туреччина, Грузія, Азербайджан та Вірменія). Перевізники, які використовують дозволи ЄКМТ, повинні відповідати екологічним стандартам. Автотранспорт має відповідати мінімальним вимогам щодо викидів забруднювальних речовин (Євро-V або Євро-VI). Українські квоти на дозволи ЄКМТ (2750 Євро-V та

2800 Євро-VI) розподіляються Міністерством інфраструктури України, а самі дозволи надаються відповідно до встановлених квот між перевізниками.

- П'ять країн-членів встановлюють певні обмеження або квоти для перевезень за дозволом ЄКМТ, тому важливо перевіряти правила для цих країн. Наприклад, Італія має обмеження на кількість перевезень за дозволами ЄКМТ, зокрема на транзитні перевезення через свою територію. Вона також висуває високі екологічні вимоги до автотранспорту, який здійснює перевезення (не нижче стандарту Євро-5). Австрія також вимагає використання транспортних засобів Євро-5 і вище, а ще можуть бути обмеження щодо транзиту через Австрію. Греція також іноді вводить обмеження на кількість дозволів як на двосторонні, так і транзитні перевезення. Угорщина обмежує кількість дозволів ЄКМТ, доступних для українських перевізників, оскільки кількість таких дозволів розподіляється за річними квотами. Хоча Угорщина є ключовою транзитною країною для багатьох перевезень з України до Західної Європи, у випадках значного навантаження на транспортну інфраструктуру можуть вводитися обмеження щодо кількості дозволів для транзиту через її територію.
- Окремо розглянемо перевезення до Польщі. На цей час, для двосторонніх перевезень між Україною та Польщею (перевезення вантажу з України до Польщі або з Польщі до України) дозвіл не потрібен. Це стало можливим завдяки тимчасовій Угоді про вантажні автоперевезення між Україною та Європейським Союзом, яка скасувала вимогу дозволів для вантажних перевезень після початку війни в Україні. Цей «безвізовий транспортний режим» для автомобільних перевезень з Україною полегшив доступ українських перевізників до ринку ЄС. Якщо йдеться про транзитні перевезення з України через Польщу до Німеччини або інших країн, дозвіл також не потрібен завдяки тій самій угоді між Україною та ЄС, бо вона включає також і транзит через країни ЄС. Таким чином, українські перевізники можуть перевозити вантаж з України через Польщу до Німеччини без необхідності отримувати транзитні дозволи. А от якщо українська вантажівка перевозить вантаж з одного міста Польщі до іншого, то це вважається каботажним перевезенням. Для такого типу перевезень потрібен спеціальний дозвіл, і це часто обмежено за правилами ЄС навіть для перевізників з інших країн ЄС.
- Українські перевізники, що здійснюють перевезення на основі «транспортного безвізу», повинні мати на лобовому склі наклейку розміром 5 см, яка допомагає ідентифікувати транспортні засоби відповідно до Угоди між Україною та ЄС. Ця наклейка повинна бути видна під час двосторонніх перевезень між Україною та ЄС. Якщо перевезення здійснюється на основі дозволу ЄКМТ, наклейку необхідно приховати. Це допомагає уникати каботажних перевезень.
- Нещодавно українські перевізники отримали додаткову кількість (тисячу) турецьких дозволів на перевезення в/з третіх країн. Це збільшення кількості дозволів надає більше можливостей для українських компаній здійснювати міжнародні перевезення через Туреччину. Це позитивно вплине на бізнес, дозволяючи здійснювати більше операцій, знижуючи затримки через обмежені квоти, та полегшить доступ до важливих експортних і транзитних ринків. На початку 2024 року Мінінфраструктури України домовилось із Міністерством транспорту та інфраструктури Туреччини про збільшення квоти дозволів на перевезення в/з третіх країн на 40% – до 3500. Майже 2500 дозволів українські перевізники вже використали. Двосторонні та транзитні перевезення між Україною та Туреччиною вітчизняні перевізники й надалі можуть виконувати без дозволів завдяки лібералізації вантажних перевезень між двома країнами. Остання буде діяти щонайменше до завершення воєнного стану.