

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Plan działań na rzecz korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą ułatwiających wywóz produktów rolnych z Ukrainy i handel dwustronny między Ukrainą a UE«”

(COM(2022) 217 final)

(2023/C 75/25)

Sprawozdawca: **Marcin NOWACKI**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 28.6.2022
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	4.10.2022
Data przyjęcia na sesji plenarnej	26.10.2022
Sesja plenarna nr	573
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	156/12/17

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES wskazuje, że niczym niesporowokowana agresja wojskowa Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy doprowadziła do zniszczenia znacznej części infrastruktury i blokady portów morskich i morskich dróg wodnych, co przełożyło się na załamanie się ukraińskiego handlu zagranicznego. Konieczne jest zatem poszukiwanie alternatywnych dróg wymiany handlowej poprzez transport drogowy i kolejowy między UE a Ukrainą.

1.2. EKES wzywa państwa członkowskie, Komisję i Radę do podjęcia działań mających na celu usprawnienie odpraw celnych na przejściach granicznych poprzez zwiększenie liczby funkcjonariuszy i zacieśnienie współpracy między funkcjonariuszami państw UE i Ukrainy. Działania te powinny być kontynuacją trendu obecnego już w niektórych państwach UE. Przykładowo Polska otworzyła specjalne pasy dla ruchu towarowego na przejściach granicznych Korczowa-Krakowiec oraz Dorohusk-Jagodzin. Wskazać należy także na konieczność współpracy między państwami UE a Ukrainą w celu usprawnienia odprawy celnej między innymi poprzez dokonywanie odpraw celnych równocześnie przez wszystkie właściwe służby z zachowaniem wszelkich procedur zarówno państw członkowskich UE, jak i Ukrainy.

1.3. Warto zauważyć, że jednym z ostatnich kluczowych działań na rzecz intensyfikacji handlu lądowego jest podpisanie dwóch porozumień między UE, Ukrainą i Mołdawią w celu liberalizacji transportu drogowego ukraińskich towarów do UE przez Mołdawię. Umowy o transporcie drogowym przyczynią się do tych wysiłków dzięki ułatwieniu transportu drogowego towarów między UE a Ukrainą i Mołdawią, co umożliwi przewoźnikom ukraińskim, mołdawskim i unijnym tranzyt przez ich terytoria i prowadzenie działalności między nimi bez konieczności uzyskiwania zezwoleń na te działania. Umowa między UE a Ukrainą przewiduje również uznawanie ukraińskich praw jazdy i świadectw kwalifikacji zawodowych⁽¹⁾.

1.4. EKES wskazuje na konieczność dokonania pilnych inwestycji w infrastrukturę umożliwiającą zwiększenie przepustowości przejść granicznych i wymianę handlową drogą kolejową. Inwestycji tych można dokonać jedynie przy wsparciu z funduszy europejskich. Wsparcie procesu inwestycyjnego oraz udzielenie gwarancji płatności i ubezpieczeniowych dla przedsiębiorców zaangażowanych w transport towarów między UE a Ukrainą są niezbędne do zwiększenia ilości transportowanych towarów.

⁽¹⁾ Supporting Ukrainian exports and improving connections to the EU: EU strengthens cooperation with Ukraine and Moldova (europa.eu).

1.5. EKES wskazuje na konieczność podjęcia ścisłej współpracy ze stroną ukraińską nie tylko w zakresie realizacji procesu inwestycji i usprawnienia procedur dotyczących przewozu towarów, ale również w zakresie umożliwienia wykonywania pracy ukraińskim pracownikom na terytorium UE. Dotyczy to zarówno partnerów rządowych, jak i partnerów społecznych.

1.6. EKES zauważa, że Komisja Europejska w komunikacie trafnie identyfikuje istotne problemy w zakresie wymiany handlowej między UE a Ukrainą oraz źródła tych problemów. Trwający na terytorium Ukrainy konflikt zbrojny spowodowany całkowicie bezzasadną agresją Federacji Rosyjskiej doprowadził do zniszczenia znacznej części infrastruktury Ukrainy oraz zablokowania jej portów morskich znajdujących się na Morzu Czarnym, a w rezultacie odjęcia Ukrainy od jego głównego kanału międzynarodowej wymiany handlowej.

2. Kontekst

2.1. Niniejsza opinia jest odpowiedzią na Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działań na rzecz korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą ułatwiających wywóz produktów rolnych z Ukrainy i handel dwustronny między Ukrainą a UE”⁽²⁾ z dnia 12 maja 2022 r.

2.2. Jednym z podstawowych dóbr produkowanych przez Ukrainę i eksportowanych do UE oraz licznych państw w Afryce i Azji jest żywność, a przede wszystkim zboże. Ukraina jest jednym z największych producentów żywności na świecie, a zablokowanie handlu zagranicznego z tym krajem oznacza znaczący spadek podaży wielu produktów żywnościowych w UE i na świecie. Ukraina i Rosja produkują łącznie 10 % pszenicy na świecie i odpowiadają za 30 % światowego handlu pszenicą.

2.3. EKES z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji Europejskiej stworzenia alternatywnych i zoptymalizowanych tras logistycznych – nowych „korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą”, które ułatwią wymianę handlową produktów rolnych z Ukrainy oraz dwustronny handel zagraniczny. Korytarze zapewnią także Ukrainie dostęp do europejskich szlaków handlowych za pośrednictwem portów morskich, co umożliwi naszemu wschodniemu sąsiadowi uczestnictwo w handlu światowym. Ogólnie uznaje się jednak, że eksport drogą lądową może zrekomensować jedynie od jednej trzeciej do połowy tego, co Ukraina zwykle eksportuje przez Morze Czarne. Oprócz tego koszty transportu lądowego do Europy są znacznie wyższe niż koszty eksportu drogą morską przez Morze Czarne. Ponadto na rynku wewnętrznym UE eksport z Ukrainy jest ograniczony. Pozbawia to rolników możliwości, a jednocześnie nie pomaga w zapewnieniu pilnie potrzebnych dostaw żywności do wielu krajów afrykańskich i azjatyckich.

2.4. Otwarcie bezpiecznego korytarza zbożowego na Morzu Czarnym może być dobrą wiadomością dla krajów importujących żywność i dla ukraińskich rolników. Zaufanie do Rosji jest jednak ograniczone – prawdziwy test dopiero nadejdzie. Ponadto mamy do czynienia z okresem wysokich cen paliwa i nawozów. Znaczna część gruntów rolnych Ukrainy jest kontrolowana przez Rosję lub zagrożona rosyjskimi atakami. Wyobraźmy sobie sytuację, w której rolnicy nie mogą już prowadzić swoich gospodarstw ze względu na wysokie koszty i brak bezpieczeństwa. Mogliby oni wtedy zostać zmuszeni do zaprzestania działalności rolniczej, co stanowiłoby jeszcze większe obciążenie dla międzynarodowego bezpieczeństwa żywnościowego i odebrałoby pracę pracownikom. Zachodzi pilna potrzeba znalezienia rozwiązań. Nie ma czasu do stracenia.

2.5. EKES zauważa, że Komisja prawidłowo identyfikuje wąskie gardła, czyli najbardziej problematyczne obszary utrudniające wymianę handlową między UE a Ukrainą, oraz proponuje szereg działań mających na celu rozwiązanie wskazanych problemów.

2.6. Główne problemy w możliwości rozwoju wymiany handlowej między UE a Ukrainą dotyczą kwestii infrastrukturalnych. Dlatego konieczne jest poczynienie pilnych inwestycji mogących utrzymać przepustowość przejść granicznych oraz umożliwiających transport kolejowy między Ukrainą a państwami członkowskimi UE. Niezbędne jest też nawiązanie i poszerzenie współpracy między instytucjami UE oraz państwami członkowskimi a Ukrainą oraz Mołdawią, która również może brać czynny udział w transporcie towarów.

⁽²⁾ COM(2022) 217 final.

3. Uwagi ogólne

3.1. Trudno oszacować zasięg strat spowodowanych rosyjską inwazją na Ukrainę, tym bardziej, że nie wiadomo, jak długo potrwa wojna. Niemniej jednak już dziś należy podjąć rozważania na temat planów odbudowy Ukrainy, jej rozwoju gospodarczego i włączenia jej w gospodarczy ekosystem Unii Europejskiej. Ważnym krokiem na drodze do odbudowy Ukrainy była konferencja w Lugano, która odbyła się w dniach 4–5 lipca 2022 r. Jej znaczenie zwiększył fakt, że 23 czerwca 2022 r. przywódcy UE podjęli decyzję o nadaniu Ukrainie statusu kraju kandydującego do członkostwa w Unii Europejskiej. Ważnym krokiem na drodze do realizacji tego celu jest z pewnością zaproponowany przez Komisję Europejską plan stworzenia „korytarzy solidarnościowych” umożliwiających zwiększenie wymiany handlowej między Unią Europejską a Ukrainą.

3.2. Ukraina posiada 18 portów, z których możliwe jest eksportowanie dóbr do innych krajów Europy oraz innych części świata. Zgodnie z niedawnymi informacjami strony ukraińskiej 15 z tych portów jest całkowicie zablokowanych. Obecnie działają jedynie trzy porty: Reni, Izmaïł i Ust.-Dunajsk. Rosja uniemożliwiła również odpłynięcie prawie 80 zagranicznych statków i ich załóg. Źródła ukraińskie podają, że w marcu porty opuściło jedynie 400 tysięcy ton ładunku. W maju przesłano już 1,3 miliona ton ładunku⁽³⁾. Jest to jednak jedynie kropla w morzu potrzeb. Nadzieje na zwiększenie handlu morskiego wiążą się w umowę, na mocy której Rosja ma zezwolić statkom handlowym na wypłynięcie z ukraińskich portów. Pierwsze statki z ukraińskim zbożem opuściły już port w Odessie. Należy podkreślić, że umowa z Rosją jest niepewna, a porty mogą w każdej chwili zostać ponownie całkowicie zablokowane⁽⁴⁾.

3.3. Ukraina jest bowiem jednym z największych producentów żywności na świecie. Z tego kraju pochodzi około połowa światowego eksportu oleju słonecznikowego, 16 % kukurydzy czy 10 % pszenicy. Ukraina jest także ważnym producentem i eksporterem innych zbóż i produktów żywnościowych⁽⁵⁾. Eksport żywności jest dla Ukrainy kluczowym źródłem przychodów – w 2021 r. wygenerował on 27,7 miliarda dolarów⁽⁶⁾. Ukraińskie produkty rolne są sprzedawane w Azji Południowo-Wschodniej, na Bliskim Wschodzie i w Afryce. Wśród największych importerów tych dóbr znajdują się także państwa UE – Hiszpania, Niemcy i Włochy.

3.4. Przed napaścią Rosji na Ukrainę około dwie trzecie eksportu ukraińskich towarów transportowano drogą morską. Eksport zbóż odbywał się niemal wyłącznie drogą morską, zaś olejów roślinnych w ponad 90 %⁽⁷⁾. Blokada morskich portów handlowych na Morzu Czarnym bezpośrednio przekłada się na międzynarodowe bezpieczeństwo żywnościowe i sytuację gospodarczą w wielu krajach na całym świecie. Ograniczenie dostaw żywności z Ukrainy z pewnością jest i będzie nadal istotnym czynnikiem inflacji cen w całej UE. Wojna utrudniła zbiory, ponieważ rosyjskie oddziały dokonywały kradzieży upraw na okupowanych terytoriach. Zaminowały ponadto te tereny i paliły pola uprawne. W tych warunkach zbiory w Ukrainie są znacznie niższe niż w poprzednich latach. W połączeniu z trudnościami w eksporcie może to doprowadzić do klęski głodu w wielu regionach świata. Ponadto szacuje się, że około 30 % ukraińskich obszarów produkcji pszenicy znajduje się obecnie pod kontrolą Rosji (dane z sierpnia 2022 r.). Status produkcji na okupowanych obszarach jest niejasny – pod czyją kontrolą znajdują się te dostawy? Czy mogą one nadal docierać na rynki światowe? Ponadto szacuje się, że od wybuchu wojny w Ukrainie zatrzymano od 20 do 25 mln ton zbóż pochodzących ze zbiorów w 2021 r.

⁽³⁾ <https://ubn.news/russian-invaders-have-seized-and-blocked-15-ukrainian-ports/>

⁽⁴⁾ https://www.business-standard.com/article/international/ukraine-russia-sign-un-deal-to-export-grain-and-fertiliser-on-black-sea-122072201213_1.html

⁽⁵⁾ <https://www.bbc.com/news/world-europe-61583492>; <https://www.apk-inform.com/en/news/1526701>; zob. także *The importance of Ukraine and the Russian Federation for global agricultural markets and the risks associated with the war in Ukraine*, Organizacja Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa.

⁽⁶⁾ <https://www.weforum.org/agenda/2022/07/ukraine-s-food-exports-by-the-numbers/>

⁽⁷⁾ <https://www.bbc.com/news/world-europe-61583492>

3.5. Wskazane powyżej problemy w pełni uzasadniają propozycje Komisji dotyczące stworzenia „korytarzy solidarnościowych”. EKES wskazuje jednak, że w propozycji Komisji poza działaniami na rzecz zwiększenia przepustowości przejść granicznych powinny znaleźć się działania zwiększające bezpieczeństwo inwestycji.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Koordynacja prac służb celnych państw członkowskich UE i Ukrainy

4.1.1. Wspólne kontrole celne na granicy UE z Ukrainą nie są nowością. Podobny mechanizm stosowano w czasie mistrzostw Europy w piłce nożnej zorganizowanych przez UEFA w 2012 r. Podczas Euro 2012 granicę polsko-ukraińską przekroczyło ponad milion osób. Jednakże specjalne procedury obejmowały w tamtym okresie wyłącznie ruch osób, nie zaś towarów. Niemniej koordynacja służb celnych umożliwiła zwiększenie przepustowości przejść granicznych. Szczególne okoliczności wywołane napaścią Rosji na Ukrainę z pewnością uzasadniają rozważenie podjęcia zbliżonych działań w przypadku przepływu towarów. Bez wątpienia kontrole celne są niezbędne na przejściach granicznych z Ukrainą. Zalecamy jednak, by wykonywane były w jednym miejscu i jednocześnie przez funkcjonariuszy państw członkowskich UE oraz Ukrainy przy zachowaniu pełnej współpracy i koordynacji działań.

4.2. Zwiększenie przepustowości przejść granicznych. Rozwiązania w zakresie transportu drogowego. Otwarcie nowych przejść granicznych i pasów do odprawy towarów, w szczególności produktów rolno-spożywczych

4.2.1. Otwieranie przejść granicznych i zwiększanie ich przepustowości jest niezwykle istotne dla umożliwienia swobodnej wymiany towarów między państwami członkowskimi UE a Ukrainą. Trend ten pojawia się w państwach graniczących z Ukrainą i powinien być wspierany, także finansowo, poprzez inwestycje w niezbędną infrastrukturę. Konieczne jest zarówno zwiększanie przepustowości obecnie istniejących przejść granicznych np. poprzez zwiększanie liczby pracowników służb celnych, jak i otwieranie nowych przejść granicznych, przeznaczonych w szczególności do odprawy towarowej, w miejscach gdzie jest to możliwe. Wskazać należy przykład Polski, która zwiększyła przepustowość w odniesieniu do towarów na przejściach granicznych Korczowa-Krakowiec oraz Dorohusk-Jagodzin. Dzięki rozbudowie i wykorzystaniu istniejącej już infrastruktury Polska w krótkim czasie ograniczyła czas oczekiwania na odprawę towarów także na innych przejściach granicznych.

4.2.2. Warto zauważyć, że istnieje możliwość korzystania z portów morskich w celu handlu ukraińskim zbożem nie tylko w Polsce, ale również w krajach bałtyckich. Konieczne jest skuteczne korzystanie z sieci kolejowej w Polsce oraz umożliwienie ukraińskim władzom i przedsiębiorstwom korzystania z portów w Polsce, Litwie, Łotwie i Estonii. Należy wspomnieć, że znaczna część ukraińskiego zboża jest składowana w magazynach na granicy polsko-ukraińskiej. Oznacza to, że nadal istnieją bariery w logistyce handlowej, które należy wyeliminować.

4.2.3. Należy zauważyć, że Komisja proponuje również rozpoczęcie negocjacji w sprawie zawarcia umowy między Unią Europejską a Ukrainą dotyczącej transportu drogowego towarów. Po upływie początkowego okresu ważności mogłaby ona pozostać w mocy tak długo, jak długo utrzymają się znaczące skutki rosyjskiej agresji wojskowej na Ukrainę dla infrastruktury transportowej i operacji transportowych. Należy jednak podkreślić, że ukraińskie i europejskie otoczenie biznesowe znacznie się od siebie różni. Istotne jest zatem, aby wszystkie umowy między UE a Ukrainą zawierały plan działania dotyczący zmian regulacyjnych w Ukrainie, tak aby przepisy krajowe były zbieżne z normami europejskimi, w tym z pakietem na rzecz mobilności. W przeciwnym razie ukraińskie przedsiębiorstwa transportowe mogą zyskać znaczącą przewagę konkurencyjną nad swoimi europejskimi odpowiednikami, co może mieć poważne konsekwencje gospodarcze dla europejskiej branży transportowej.

4.2.4. W działaniu 4 Komisja wzywa do priorytetowego traktowania ukraińskiego wywozu produktów rolnych korytarzami towarowymi o największej dostępnej zdolności przepustowej. Działanie to jest istotne pod względem administracyjnym. Wskazać jednak należy, że podmioty prywatne uczestniczące w transporcie bez dodatkowych impulsów gospodarczych i stosownych ubezpieczeń mogą nie być skłonne do podejmowania ryzyka związanego z transportem produktów rolnych. Prywatne firmy kierować się będą zasadą maksymalizacji zysku i minimalizacji ryzyka i zamiast transportu produktów rolnych z Ukrainy wybierać mogą inne towary bądź całkowicie inne kierunki działań.

4.2.5. EKES z zadowoleniem przejmuje fakt, że Komisja słusznie wskazuje na konieczność eliminowania licznych barier w zakresie możliwości świadczenia pracy przez kierowców ukraińskich na terytorium UE. Należy podjąć wspólne działania ze stroną ukraińską zmierzające do umożliwienia obywatelom Ukrainy podjęcia pracy w europejskich firmach transportowych i swobodnego przekraczania przez nich granic. Europejskie firmy transportowe działające w regionie borykają się bowiem ze znaczącym niedoborem pracowników. Wielu obywateli Ukrainy przed wojną pracowało w państwach UE, jednak po jej wybuchu zostało zmuszonych do powrotu do ojczyzny. Obecnie nie mogą oni wyjechać z Ukrainy do UE w celu podjęcia pracy, co wpływa na kondycję europejskich firm.

4.3. Połączenia kolejowe między UE a Ukrainą

4.3.1. EKES wskazuje, że Komisja Europejska słusznie identyfikuje problemy w zakresie kolejowego transportu towarów. Obowiązująca w UE szerokość torów kolejowych wynosi 1435 mm, zaś w Ukrainie 1520 mm. Uniemożliwia to poruszanie się europejskich składów towarowych po ukraińskich torach i odwrotnie. Komisja wskazuje jednak na praktykę wymiany wózków wagonów, która nie w każdym przypadku może okazać się wystarczająca. Należy bowiem zauważyć, że ukraińskie wagony bywają szersze niż te stosowane w Europie, co może uniemożliwić im poruszanie się po europejskich torach.

4.3.2. Komisja w działaniu 5 zobowiązuje się do współpracy z państwami członkowskimi i branżą przy identyfikacji głównych centrów przeładunkowych/systemów zmiany szerokości toru na granicy UE z Ukrainą i poza nią w celu ustalenia możliwej dziennej ilości towarów podlegających przeładunkowi w przypadku transportu luzem i w kontenerach. Należy zauważyć, że pomoc koordynacyjna ze strony UE powinna wybiegać poza kwestie samego transportu i obejmować również spedycję. Obecnie firmy ukraińskie mają duże problemy z tworzeniem nowych łańcuchów logistycznych (rezerwacja terminali granicznych i organizacja przewozów kolejowych, rezerwacja terminali w portach, umowy z armatorami morskimi). Często dowożą więc zboże tylko do granicy, co stwarza zatory. Problem rozwiązać mogłyby dużej skali wydarzenia i mechanizmy (w tym online) służące nawiązywaniu kontaktów, łączące ukraińskich eksporterów z europejskimi spedytorami, firmami logistycznymi itp.

4.3.3. Wdrożenie korytarzy solidarnościowych wymaga szeregu inwestycji w infrastrukturę, w szczególności w kolej. Godnym uwagi przykładem jest rozbudowa europejskiej infrastruktury kolejowej w ramach proponowanego korytarza Polska–Ukraina–Rumunia na linii Gdańsk–Lublin/Przemyśl–Lwów–Czerniowce–Suczawa–Konstancja. Projekt mógłby stanowić wschodni odcinek nowego korytarza TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie, który jest obecnie przedmiotem dyskusji w ramach cyklicznego przeglądu sieci TEN-T. Po dokonaniu niezbędnych inwestycji w Polsce, takich jak Centralny Port Komunikacyjny – Port Solidarność, i dostosowaniu linii kolei dużej prędkości do transportu towarowego, będzie to prawdopodobnie najszybsza trasa transportu towarów z Ukrainy do nadbałtyckich portów morskich. Realizacja inwestycji kolejowych w ramach sieci TEN-T umożliwi Mołdawii lepsze połączenie z UE i otwarcie większej liczby tras transportu towarowego do Odessy i Kiszyniowa.

4.4. Wsparcie finansowe i ograniczanie ryzyka przedsiębiorców

4.4.1. Odbudowa Ukrainy wymaga znacznych inwestycji. Znaczna część infrastruktury i rolnictwa tego kraju została zniszczona wskutek działań wojennych. Inwestycje te wymagają źródeł finansowania i gwarancji płatności, aby zagwarantować pewność w przypadkach, gdy inwestor nie byłby w stanie zapłacić wykonawcy. Konieczne jest zatem włączenie środków europejskich przeznaczonych na wsparcie przedsiębiorców realizujących inwestycje na terenie Ukrainy. Przy wysokich kosztach paliwa, nawozów i ubezpieczeń wielu rolników nie będzie chciało narażać się na ryzyko inwestycji. Wiele gospodarstw rolnych na obszarach okupowanych zostanie porzuconych, co oznacza brak zatrudnienia dla ludności i brak produkcji żywności.

4.4.2. Komisja trafnie zauważa, że właściciele unijnych wagonów niechętnie wysyłają swój tabor i swoje pojazdy do Ukrainy. W odpowiedzi na te obawy Ukraina przyjęła dekret rządowy, w którym zobowiązała się do pokrycia kosztów strat związanych z utratą wagonów lub barek. Dekret nie niweluje jednak ryzyka związanego z ubezpieczeniami, a ponadto nie odnosi się on do transportu drogowego. Obecnie tabor europejski częściowo wjeżdża już do Ukrainy, ale wciąż w ograniczonej liczbie. Zasadne jest wsparcie UE, we współpracy z Ukrainą, i alokacja specjalnych środków na ten instrument. Ryzyko związane z działaniami wojennymi na terytorium Ukrainy istotnie wpływa na skłonność przedsiębiorców (również w sektorze transportu drogowego) do podjęcia działań w zakresie wymiany towarowej pomiędzy UE a Ukrainą.

4.4.3. Komisja w wielu punktach odwołuje się do konieczności poczynienia znaczących inwestycji np. w budowę połączeń kolejowych oraz infrastrukturę do przeładowywania towarów czy ich przechowywania. Należy jednak odnotować, że kluczowym wyzwaniem dla uruchomienia prywatnych inwestycji w infrastrukturę zbożową (terminale, elewatory, zakupy wagonów i taboru, rozwój nabrzeży portowych itp.) jest niepewność dotycząca przebiegu wojny i wynikające z niej ryzyko przeskalowania inwestycji. Ze względu na globalny wymiar problemu uprawnione są postulaty wsparcia ze strony państw i organizacji międzynarodowych dotyczące utworzenia instrumentów finansowych pokrywających ryzyko kluczowych inwestycji w infrastrukturę transportu i magazynowania zbóż dla prywatnych firm. Wśród potencjalnych interesariuszy można wymienić Europejski Bank Inwestycyjny czy inne banki rozwojowe państw regionu.

Bruksela, dnia 26 października 2022 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

ZAŁĄCZNIK

Następująca poprawka, która uzyskała poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, została odrzucona w trakcie debaty:

POPRAWKA**Zgłoszona przez:**

CAÑO AGUILAR Isabel

HAJNOŠ Miroslav

QUAREZ Christophe

SZYMAŃSKI Mateusz

TEN/781 — Korytarze solidarnościowe między UE a Ukrainą

Punkt 4.5**Dodać nowy punkt po punkcie 4.4.3**

Opinia sekcji	Poprawka
	<p>4.5. Ochrona praw pracowniczych w nowym projekcie kodeksu pracy</p> <p><i>Ukraiński parlament zrezygnował ostatnio ze stosowanej od dawna zasady konsultacji ze związkami zawodowymi i stowarzyszeniami pracodawców w sprawie polityki związanej ze zmianami w prawie pracy. Dlatego też uchwalili ustawę 2434-IX, która weszła w życie w sierpniu 2022 r. Dyskryminuje ona pracowników organizacji zatrudniających mniej niż 250 osób, których wynagrodzenie jest ponad osiem razy wyższe od minimalnego poziomu wynagrodzenia, gdyż umożliwia ona pracodawcy proponowanie im indywidualnych umów o pracę. W przypadku akceptacji umowy te mogą nakładać na pracownika dodatkowe obowiązki i zobowiązania wykraczające poza to, co przewidują przepisy prawa pracy lub układy zbiorowe. Ta ustawa została przyjęta w związku ze stanem wojennym, lecz jest rzecz jasna częścią szerszego programu deregulacji i pozbawiania praw pracowniczych. Jej przyjęcie i włączenie jej przepisów do nowego prawa pracy w czasie pokoju byłoby sprzeczne z dorobkiem UE, w tym ze swobodą świadczenia usług, warunkami pracy i życia pracowników, trwałymi warunkami zatrudnienia i zasadą niedyskryminacji, a także ze zobowiązaniami wynikającymi z ratyfikowanych konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy i Europejskiego filaru praw socjalnych, dotyczącymi bezpiecznego i elastycznego zatrudnienia, adekwatnych płac minimalnych i dochodu minimalnego.</i></p>

Wynik głosowania

Za: 81

Przeciw: 97

Wstrzymało się: 17