

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНА УСТАНОВА «ІНСТИТУТ РЕГІОНАЛЬНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ  
ІМЕНІ М.І. ДОЛІШНЬОГО НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ»**



**ОЦІНКА ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕРЕЖІ ПУНКТІВ  
ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН  
У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

*науково-аналітична доповідь*

Львів – 2019

**УДК 332.135:656.072.5 (477.87)**

**Оцінка функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області** : науково-аналітична доповідь / наук. ред. Притула Х.М. Львів, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України». 2019. 195 с. (Серія «Транскордонне співробітництво»)

Досліджено загальнонаціональні та регіональні тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Проаналізовано розподіл пасажиро- та вантажопотоків через існуючі пункти пропуску по всій ділянці державного кордону у Закарпатській області. Вивчено особливості функціонування пунктів пропуску на українсько-словацькій, українсько-угорській та українсько-румунській ділянках державного кордону. Здійснено експертно-розрахункову оцінку функціонування та розвитку мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області.

Для представників органів державної та місцевої влади, науковців та інших осіб, зацікавлених у проблематиці розвитку прикордонної інфраструктури в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів.

ISBN 978-966-02-4251-7 (серія)

ISBN 978-966-02-9061-7

Науковий редактор:

*Притула Христина Мирославівна, д.е.н.*

**Рецензенти:**

*Мельник Мар'яна Іванівна, д.е.н., проф.,*

*Олійник Іван Михайлович, заслужений архітектор України*

Рекомендовано до друку Вченою радою ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» (Протокол № 8 від 30 жовтня 2019 р.)

© ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І.Долішнього НАН України», 2019

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b>	4
<b>РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІСНУЮЧОЇ МЕРЕЖІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ</b>	6
1.1 Загальнонаціональні та регіональні тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності	6
1.2 Аналіз розподілу пасажиро- та вантажопотоків через існуючі пункти пропуску по всій ділянці кордону	13
<b>РОЗДІЛ 2 ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ</b>	20
2.1 Аналіз розподілу пасажиро- та вантажопотоків через існуючі пункти пропуску на українсько-словацькій ділянці державного кордону	20
2.2 Аналіз функціонування ПП «Малий Березний - Убля»	25
2.3 Аналіз функціонування ПП «Ужгород - Вишне-Немецьке»	32
2.4 Аналіз функціонування ПП «Павлове - Матшовце»	49
2.5 Аналіз функціонування ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце»	54
2.6 Аналіз функціонування ПП «Чоп (Страж) – Чіерна над Тисою»	57
<b>РОЗДІЛ 3 ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ</b>	63
3.1 Аналіз розподілу пасажиро- та вантажопотоків через існуючі пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону	63
3.2 Аналіз функціонування ПП «Чоп (Тиса) - Захонь»	69
3.3 Аналіз функціонування ПП «Чоп (Дружба) - Захонь»	82
3.4 Аналіз функціонування ПП «Соловка - Еперешке»	87
3.5 Аналіз функціонування ПП «Дзвінкове - Лонья»	92
3.6 Аналіз функціонування ПП «Косино - Барабаш»	100
3.7 Аналіз функціонування ПП «Лужанка - Берегшурань»	109
3.8 Аналіз функціонування ПП «Вилок - Тісачеч»	129
<b>РОЗДІЛ 4 ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ</b>	142
4.1 Аналіз розподілу пасажиро- та вантажопотоків через існуючі пункти пропуску на українсько-румунській ділянці державного кордону	142
4.2 Аналіз функціонування ПП «Дякове - Халмеу» (автом.)	144
4.3 Аналіз функціонування ПП «Дякове - Халмеу» (заліз.)	163
4.4 Аналіз функціонування ПП «Хижа – Тарна Маре»	167
4.5 Аналіз функціонування ПП «Тересва – Кимпулунг ла Тиса»	169
4.6 Аналіз функціонування ПП «Солотвино – Сігету Мармаціей»	170
4.7 Аналіз функціонування ПП «Ділове – Валя Вишеулуй»	177
<b>РОЗДІЛ 5 ЕКСПЕРТНО-РОЗРАХУНКОВА ОЦІНКА ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕРЕЖІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ</b>	180
<b>ДОДАТКИ</b>	195

## ВСТУП

Закарпатська область є унікальним регіоном України, який межує одночасно з чотирма країнами-членами ЄС (Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією). Довжина кордону з ними сягає близько 470 км. Вигідне географічне розташування області, сприятливі природно-кліматичні умови, значний природно-рекреаційний потенціал, а також ментальні особливості населення та їх форми господарювання в сукупності сформували ключову особливість цього регіону – високу зовнішньоекономічну і транскордонну орієнтованість його економіки.

Економіка Закарпатської області, порівняно з іншими регіонами, є невеликою – у 2016-2017 рр. ВРП області становив близько 1,4% ВВП України. Обсяг ВРП на одну особу у Закарпатській області у 2017 р. склав 34 202 грн., що у понад 2 рази менше, аніж у середньому в Україні. Водночас індекс фізичного обсягу ВРП у розрахунку на одну особу в Закарпатській області упродовж 2014-2017 рр. (окрім 2016-го) перевищував середнє значення показника в Україні, що є ознакою наявності потенціалу розвитку цього регіону.

Закарпатська область є лідером серед решти регіонів України за показниками експорто- та імпортоорієнтованості. Зовнішньоекономічна діяльність регіону повністю зорієнтована на ринок ЄС, на який припадає понад 90% експорту та 60% імпорту товарів регіону. Режим автономних торговельних преференцій – одностороннє (з боку ЄС) скасування ввізних мит, яке стосувалося 94,7% від усього обсягу промислових товарів та 83,4% сільськогосподарських товарів та харчової продукції, що імпортуються ЄС з нашої держави (терміном дії до 1 січня 2016 року) та створення ПВЗВТ дозволило Закарпатській області протягом 2015-2018 рр. наростити обсяги експорту товарів та послуг на 53,4%, а імпорту – на 49,6%.

Позитивна висхідна динаміка експортно-імпортних операцій Закарпатської області вимагає і відповідного розвитку прикордонної та транспортної інфраструктури. На сьогодні у регіоні відкрито 19 пунктів пропуску, з яких три тимчасово не функціонує. Серед діючих за видами сполучень - 9 автомобільних, 5 залізничних та 2 пішохідних пунктів пропуску.

У 2015 – І пол. 2019 рр. пункти пропуску перетнуло практично 48 млн громадян і близько 111,5 млн тонн вантажу. Позитивна динаміка зростання характерна практично за всіма видами сполучення та характером перевезень. Зокрема, протягом 2015-2018 рр. обсяг перетину пунктів пропуску громадянами зріс на 28,5%, легкових автомобілів – на 5%, автобусів – у 2 рази, вантажних автомобілів – на 35,5%. Зростає кількість перевезень громадян залізничним транспортом, відповідно кількість перетинів кордону пасажирськими вагонами зросла на 10%. Водночас зменшилась кількість перетинів кордону вантажними вагонами, що частково пояснюється військовим конфліктом у південно-східній частині України та товарною структурою експортно-імпортних операцій України та Закарпатської області, зокрема.

Транспортна мережа Закарпатської області є важливою частиною стратегічних транспортно-логістичних коридорів ЄС. У листопаді 2017 р. Україна і ЄС підписали документ «Взаєморозуміння високого рівня між Україною і ЄС про поширення індикативних карт TEN-T на Україну». Два з дев'яти транспортних коридорів примикають безпосередньо до кордону з Україною, і обидва проходять біля пунктів пропуску, які знаходяться на межі із Закарпатською областю: залізнична гілка – ПП «Чоп (Страж)», ПП «Чоп (Дружба)», автомобільна гілка – ПП «Ужгород» та ПП «Лужанка». Такі пункти пропуску як ПП «Павлове», три ПП «Чоп», ПП «Дякове» (автомобільний та залізничний) тощо є елементами транспортного коридору «Європа-Кавказ-Азія» (TRACEKA).

Активізація зовнішньоекономічної діяльності України та її регіонів та унікальне розміщення Закарпатської області на перетині важливих міжнародних транспортних коридорів зумовлює необхідність нарощення транзитного потенціалу області відповідно до щораз вищих обсягів експортно-імпортних та транзитних перевезень. Фактор зростання просторової мобільності населення є не менш важливим при аналізі та плануванні розвитку прикордонної інфраструктури регіону.

У доповіді досліджено динаміку пасажиро- та вантажопотоків через державний кордон як у розрізі окремих ділянок кордону (українсько-словацької, українсько-угорської та українсько-румунської), так і кожного окремого пункту пропуску. На основі детального аналізу транспортної інфраструктури, коефіцієнта завантаженості, темпів приросту/зниження потоків, середнього часу очікування, збалансованості вхідних/вихідних потоків, частки кожного з пунктів пропуску у загальному обсязі пасажиро- та вантажопотоків тощо здійснено експертно-розрахункову оцінку функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області.

Представлена науково-аналітична доповідь підготовлена в рамках виконання науково-дослідної роботи «Соціально-економічне обґрунтування перспектив розбудови мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області», яка виконується відповідно до договору між Департаментом інфраструктури, розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення та житлово-комунального господарства Закарпатської обласної державної адміністрації та ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України» № 04-19/19 від 03.06.19 р., Розпорядження Президії НАН України № 157 від 07.03.2019 «Про затвердження Переліку науково-технічних проектів установ НАН України, які будуть реалізовуватись у 2019 році» та у рамках заходів, передбачених Програмою розвитку прикордонної інфраструктури в Закарпатській області на 2018 - 2022 роки.

Науково-аналітична доповідь підготовлена авторським колективом під науковим керівництвом д.е.н., с.н.с. Притули Х.М.

*Авторський колектив:*

Демедюк О.П.; Дуб А.Р., к.е.н.; Іщук С.О., д.е.н., проф.; Калат Я.Я.; Кирик І.М.; Луцків О.М., к.е.н., с.н.с.; Максименко А.О., к.соц.н.; Притула Х.М., д.е.н., с.н.с.; Созанський Л.Й., к.е.н.; Сторонянська І.З., д.е.н., проф.; Шульц С.Л., д.е.н., проф.

## РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІСНУЮЧОЇ МЕРЕЖІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ

### 1.1. Загальнонаціональні та регіональні тенденції розвитку зовнішньоекономічної діяльності

Зовнішньополітичні та економічні чинники розвитку України, починаючи з 2014 р., посилили європейський вектор у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності суб'єктами господарської діяльності країни. У 2018 р. частка країн-членів ЄС у загальному обсязі експорту України склала 41%, а у загальному імпорті – 42%.

Протягом 2017-2018 рр. здійснення експортно-імпортних операцій України характеризується високими темпами приросту. У 2017 р. вони становили, відповідно, 17% та 24%, а в 2018 р. – 26% та 39% (рис. 1.1). У першій половині 2019 р. також спостерігається зростання показників експорту та імпорту порівняно з аналогічним періодом попереднього року на 9 % та 10% відповідно.

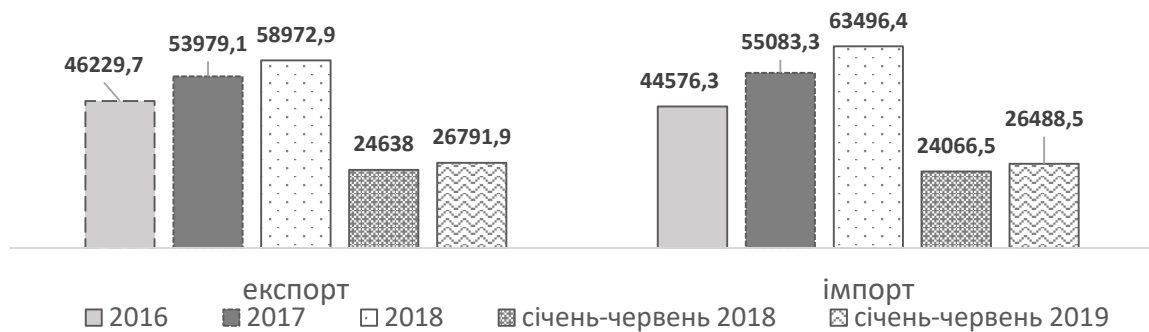


Рис. 1.1. Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій України, млн. дол. США

Запровадження ПВЗВТ дозволило значно наростити обсяги українського експорту до ЄС, який у 2018 р. у порівнянні з 2016 р. зріс на 42% (рис. 1.2). Висхідний тренд притаманний також й імпортним торговельним операціям: темпи приросту імпорту протягом 2016-2018 рр. склали 33%. Однак, на першу половину 2019 р. спостерігається незначне падіння обсягів експортно-імпортних операцій приблизно на 10%.

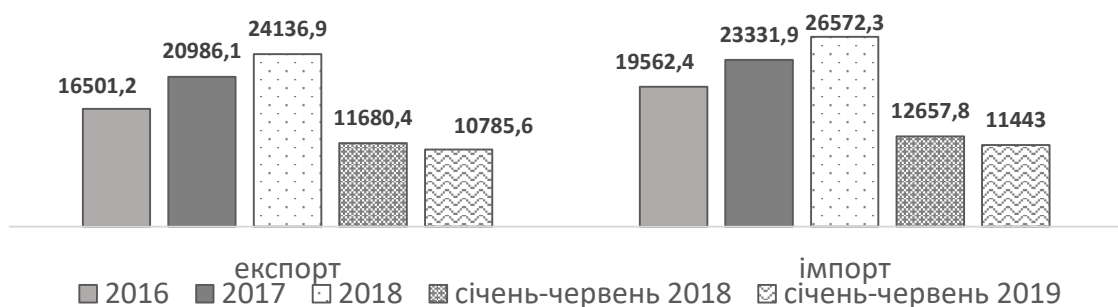
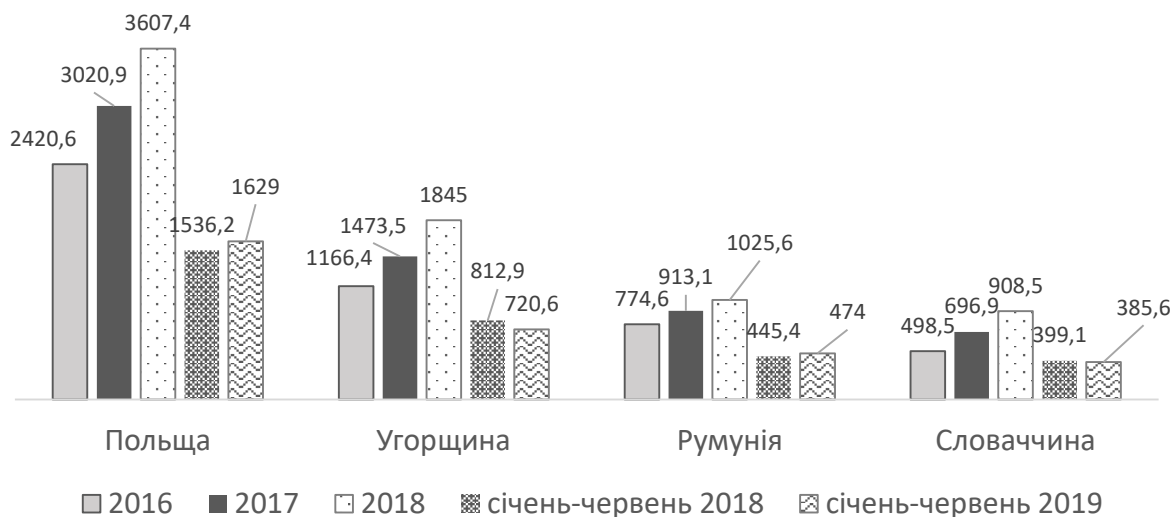


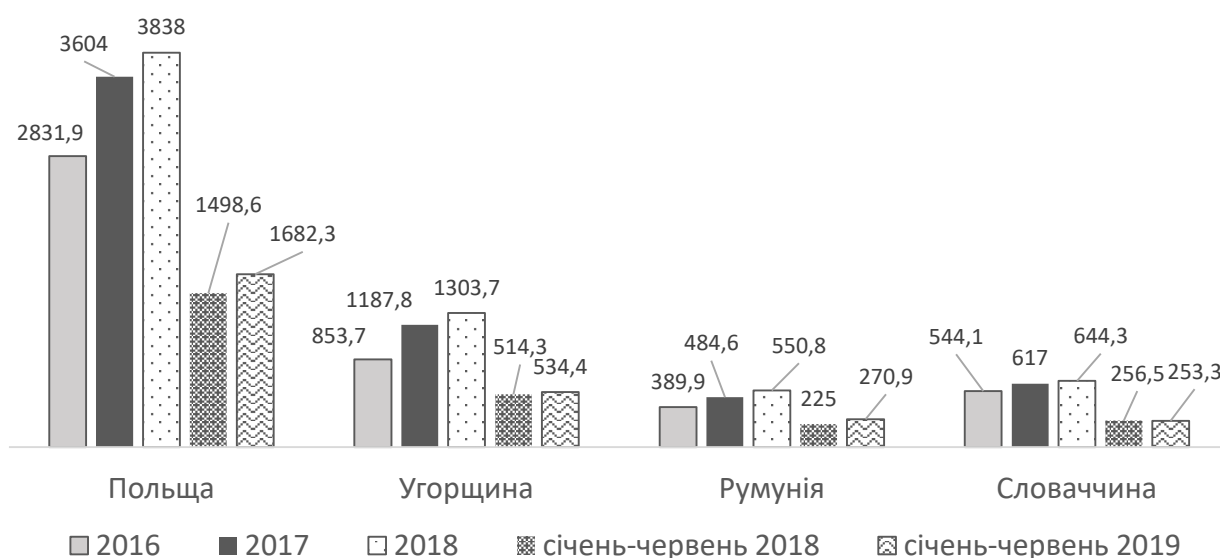
Рис. 1.2. Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій України з ЄС, млн. дол. США

Позитивний тренд спостерігається і у торгівлі України з чотирма сусідніми країнами - членами ЄС. Протягом 2016-2018 рр. експорт до Польщі зріс на 50%, до Словаччини – на 82%, до Угорщини – на 58% і до Румунії – на 32%. (рис. 1.3).



**Рис. 1.3. Динаміка обсягів експортних операцій України з сусідніми країнами-членами ЄС, млн. дол. США**

Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій України з Польщею та Румунією у першій половині 2019 р. порівняно з аналогічним періодом 2018 р. залишилась позитивною; обсяги торгівлі зі Словаччиною практично не змінились; на 11% впали обсяги експорту України до Угорщини (рис. 1.4).



**Рис. 1.4. Динаміка обсягів імпортних операцій України з сусідніми країнами-членами ЄС, млн. дол. США**

Вагомість країн-членів ЄС у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності Україною наведено у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

## Зовнішні торговельні операції України з країнами-членами ЄС

№ п/п			2016	2017	2018	січень-червень 2019
1	Зовнішні торговельні операції України, млн. дол. США	експорт	46229,7	53979,1	58972,9	26791,9
		імпорт	44576,3	55083,3	63496,4	26488,5
2	Зовнішні торговельні операції України з ЄС, млн. дол. США	експорт	16501,2	20986,1	24136,9	10785,6
		імпорт	19562,4	23331,9	26572,3	11443
3	Частка зовнішніх торговельних операцій з ЄС у загальному обсязі зовнішніх торговельних операцій України, %	експорт	<b>36</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	<b>40</b>
		імпорт	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>43</b>
4	Частка зовнішніх торговельних операцій з сусідніми країнами-членами ЄС у загальному обсязі зовнішніх торговельних операцій України та ЄС, %	Загалом по чотирьох країнах	експорт	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>31</b>
			імпорт	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>24</b>
		Польща	експорт	15	14	15
			імпорт	14	15	15
		Словаччина	експорт	3	3	4
			імпорт	3	3	2
		Угорщина	експорт	7	7	8
			імпорт	4	5	5
		Румунія	експорт	5	4	4
			імпорт	2	2	2

Протягом 2016-2018 рр. загальний обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку України зріс на 3%, водночас інвестиції з країн-членів ЄС – на 5%.

Сусідні країни-члени ЄС є не надто активними у здійсненні прямих іноземних інвестицій в економіку України. Протягом 2016-2018 рр. обсяги надходжень інвестицій з Польщі та Румунії зросли на 16% та 25% відповідно (рис. 1.5). Меншими темпами приросту характеризувались надходження інвестицій з Угорщини та Словаччини і склали, відповідно, 1% та 4%.

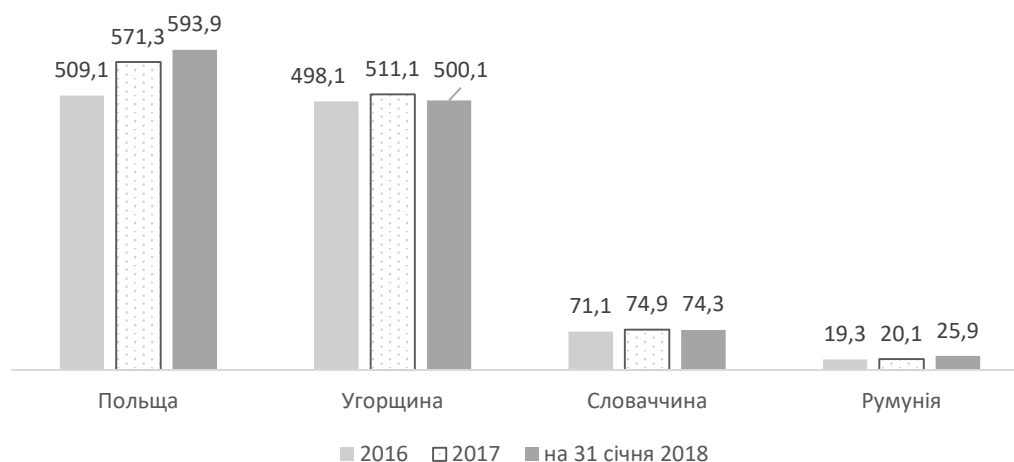


Рис. 1.5. Прямі іноземні інвестиції сусідніх країн-членів ЄС в економіку України, млн. дол. США



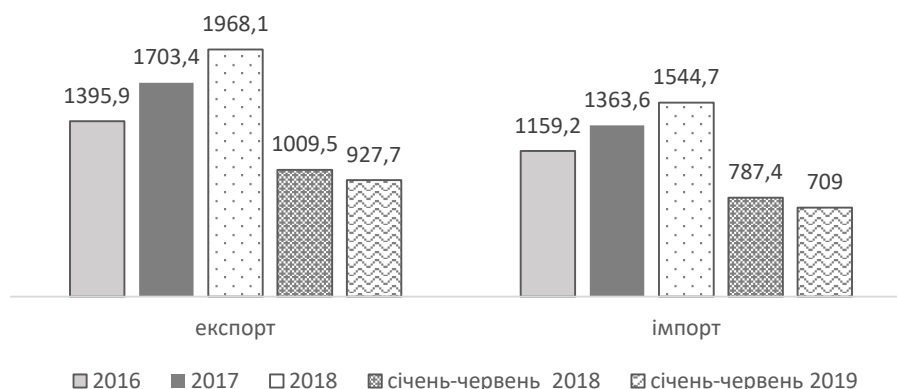
Частка країн-членів ЄС у загальному обсязі прямих іноземних інвестицій в економіку України наведено у таблиці 1.2.

**Таблиця 1.2**

**Прямі іноземні інвестиції в економіці України**

		2016	2017	на 31 січня 2018	
	Надходження прямих іноземних інвестицій в економіку України, млн. дол. США	31230,3	31606,4	32291,9	
	Надходження прямих іноземних інвестицій в економіку України з країн ЄС, млн. дол. США	23425,7	24145,2	24742,7	
	Частка прямих іноземних інвестицій з країн ЄС у загальному обсязі прямих іноземних інвестицій в економіку України, %	75	76	77	
	Частка прямих іноземних інвестицій з сусідніх країн-членів ЄС у загальному обсязі прямих іноземних інвестицій з ЄС в економіку України, %	Загалом з чотирьох країн	4,7	4,9	4,8
		Польща	2,2	2,4	2,4
		Словаччина	0,3	0,3	0,3
		Угорщина	2,1	2,1	2,0
		Румунія	0,1	0,1	0,1

Позитивною динамікою характеризуються і зовнішні торговельні операції Закарпатської області. За період 2016-2018 рр. приріст експорту склав 38%, а приріст імпорту – 31% (рис. 1.6). Проте, у першій половині 2019 р. обсяги торгівлі є дещо меншими порівняно з попереднім періодом.



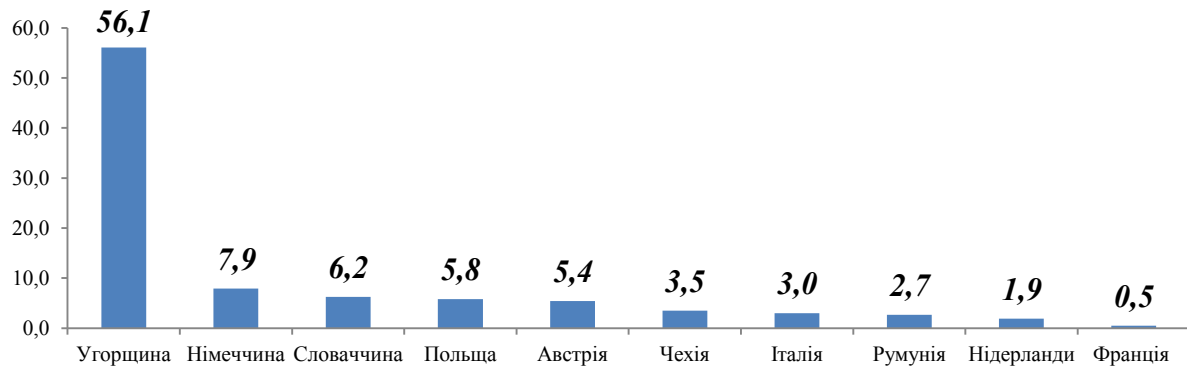
**Рис. 1.6. Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій Закарпатської області, млн. дол. США**

Закарпатська область є лідером в Україні за рівнем експортоорієнтованості економіки. Так, частка експорту у випуску області у 2017 р. становила 55,77% (проти 29,74% у 2013-му), що у 2,7 разу вище, ніж у середньому в регіонах.

Також упродовж 2015-2017 рр. Закарпатська область була лідером в Україні за часткою експорту товарів і послуг у ВРП – 105,25% проти 54,16% у 2012-му, що у 2,5 разів перевищувало середнє значення цього показника у регіонах.

Зовнішньоекономічна діяльність Закарпатської області повністю зорієнтована на ринок ЄС. У 2018 р. на країни ЄС припадало 95,5% товарного експорту цього регіону, тоді як у середньому в регіонах України – лише 42,6%.

Обсяги торгівлі Закарпатської області з країнами ЄС постійно зростають. Приріст експорту та імпорту за 2016-2018 рр. становить близько 40%. Ключову роль у зовнішньоекономічній діяльності Закарпатської області відіграють сусідні країни ЄС, передусім, Угорщина, на яку у 2018 р. припадало 56,1% товарного експорту регіону (рис. 1.7). Область забезпечила 56,5% українського експорту до Угорщини, який загалом становив 1646,3 млн. дол. США. Словаччина, Польща і Румунія входять у ТОП-8 імпортерів продукції із Закарпатської області.



**Рис. 1.7. Географічна структура експорту товарів із Закарпатської області у 2018 р. (ТОП-10), %**

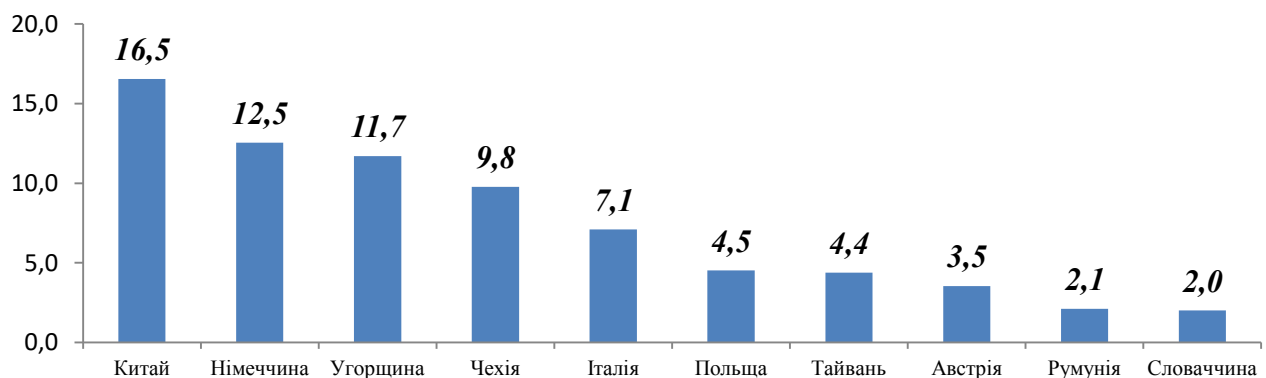
Визначальною особливістю економіки Закарпатської області є найвищий серед регіонів України рівень не лише експорто-, але й імпортоорієнтованості.

Економіка регіону суттєво залежить від імпорту готової продукції, сировини і матеріалів, комплектуючих та основного капіталу. Це ілюструє показник частки імпорту у загальному споживанні. Значення цього показника у Закарпатській області у 2017 р. становило 50%, що майже на 20% перевищило значення показника у Волинській області, економіка якої теж є імпортоорієнтованою.

Вагомість імпорту в економіці Закарпатської області підтверджує і показник частки імпорту товарів і послуг у ВРП цього регіону, значення якого у 2017 р. становило 98,8% і на 64,3% перевищувало середнє значення у регіонах України.

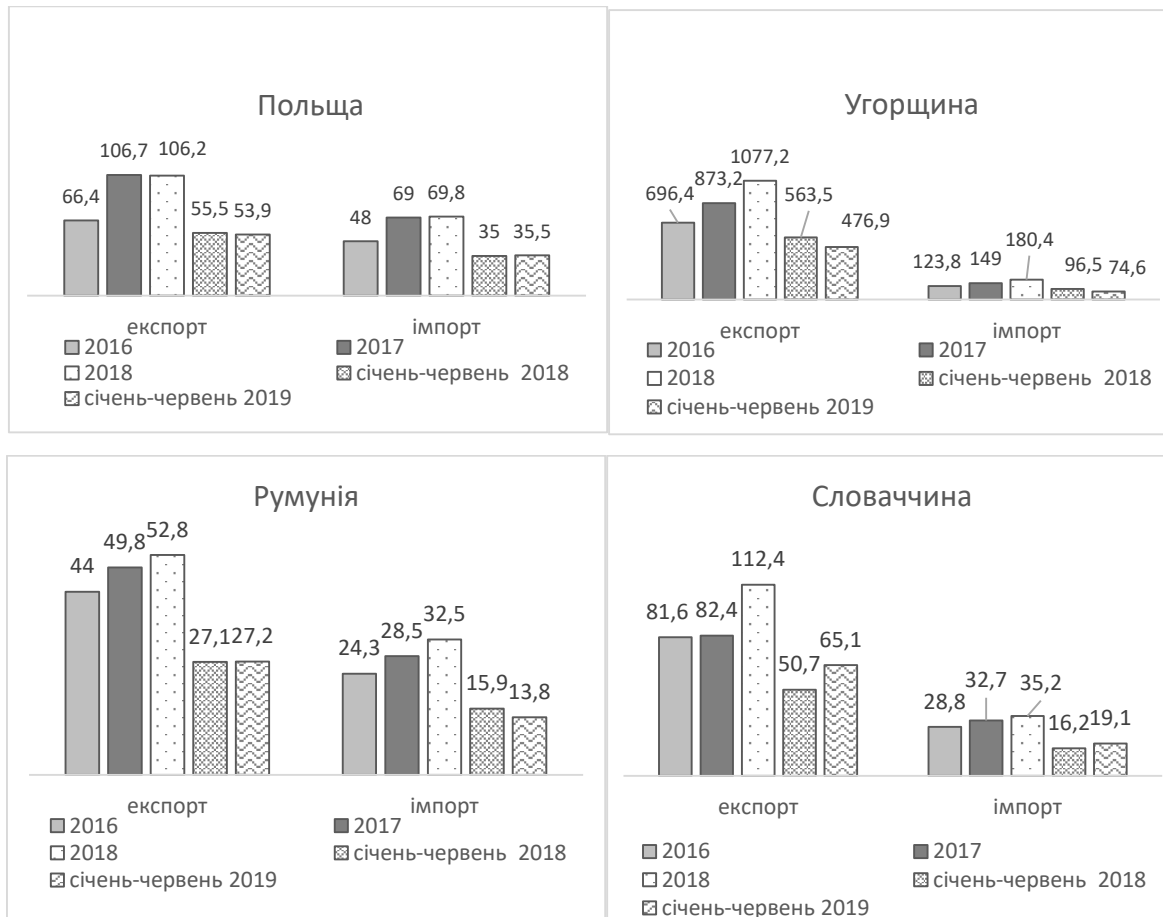
У географічній структурі товарного імпорту регіону домінує продукція з країн ЄС, на яку у 2018 р. припало 61,3%. За цим показником Закарпатська область поступалась тільки Тернопільській і Львівській на 15,2% і 1,5% відповідно.

У ТОП-10 експортерів продукції в область входять країни-сусіди Угорщина, Польща, Румунія і Словаччина (рис. 1.8).



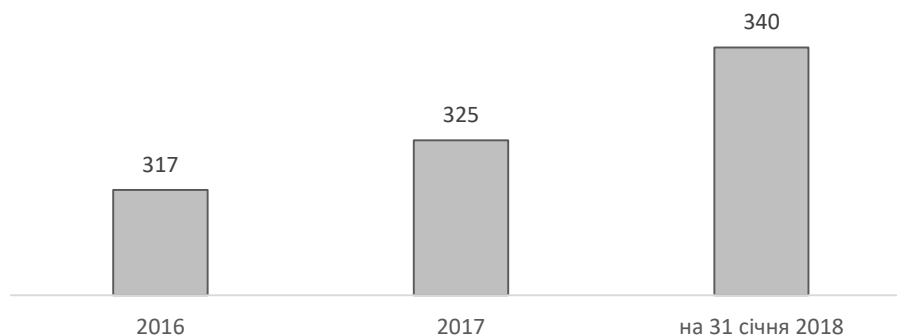
**Рис. 1.8. ТОП-10 країн-експортерів товарів у Закарпатську область у 2018 р., %**

Зростання обсягів експортно-імпортних операцій Закарпатської області з країнами-сусідами демонструє рис. 1.9. Особливо помітними є висхідні тенденції у торгівлі з Польщею, де обсяг експорту зріс на 61% у 2018 р. порівняно з 2016 р., а імпорту – на 45%. Приріст торгівлі з Угорщиною, яка є лідером серед країн-сусідів за обсягами торгівлі з Закарпатською областю, теж значний – більше 40% як по експортних, так і по імпортних операціях. Вагомим є також зростання обсягів імпорту з Румунії (31%) та експорту до Словаччини (37%).



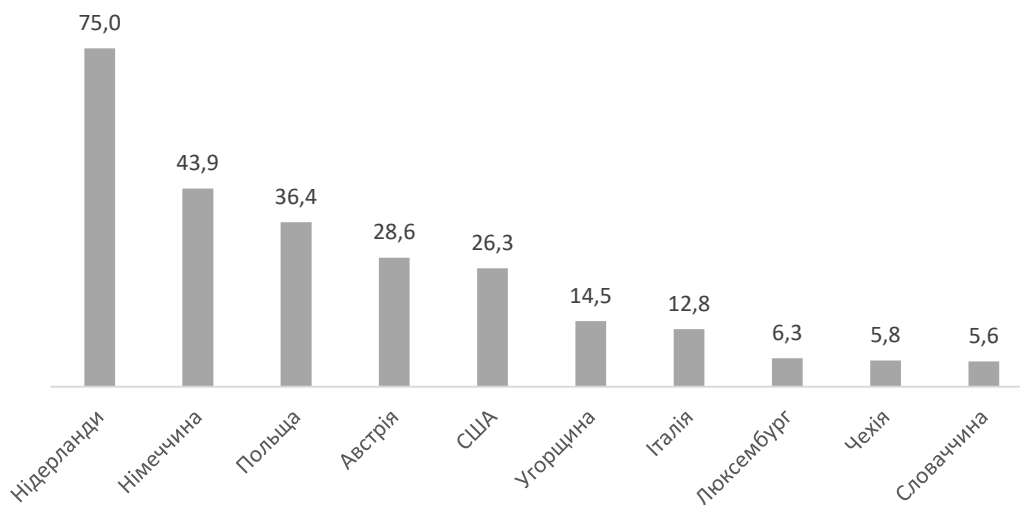
**Рис. 1.9. Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій Закарпатської області з сусідніми країнами-членами ЄС, млн. дол. США**

Позитивна тенденція росту спостерігається і у залученні прямих іноземних інвестицій в економіку Закарпатської області, обсяг яких зріс на 5% на кінець 2018 р. у порівнянні з 2016 р. (рис. 1.10).



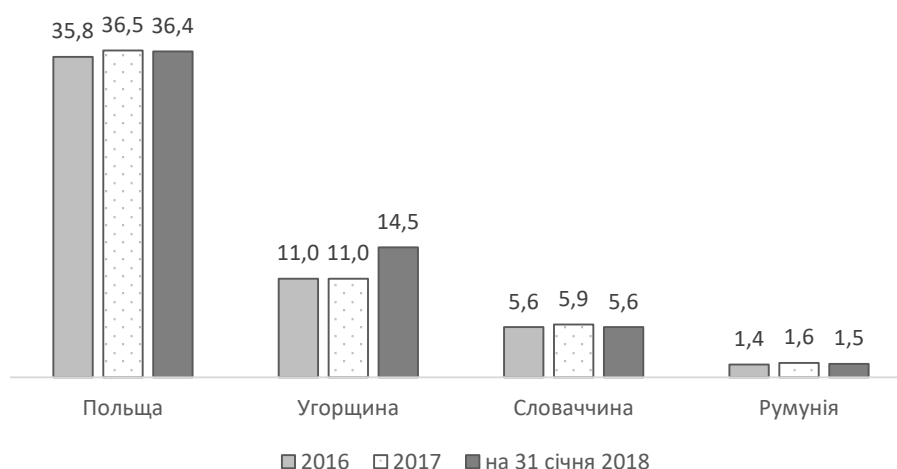
**Рис. 1.10. Динаміка залучення прямих іноземних інвестицій в економіку Закарпатської області, млн. дол. США**

Країни ЄС є основними інвесторами в Закарпаття. В десятку найбільших інвесторів в Закарпатську область серед країн, що не є членами ЄС, входять лише США<sup>1</sup>. Країни-сусіди Польща, Угорщина та Словаччина також входять у десятку найбільших інвесторів (рис. 1.11).



**Рис. 1.11. ТОП-10 країн-інвесторів в економіку Закарпатської області на кінець 2018 р., млн. дол. США**

За останні 3 роки обсяг інвестування країн-сусідів в економіку Закарпатської області зріс – Угорщини на 32%, Румунії – на 8%, Польщі – на 2%. Лише обсяги інвестицій Словаччини, зрісши у 2017 р. на 5%, на кінець 2018 р. повернулись до рівня 2016 р. – 5,6 млн. дол. США (рис.1.12).



**Рис. 1.12. Інвестування країн-сусідів в економіку Закарпатської області, млн. дол. США**

Протягом 2017 – I пол. 2019 рр. нарощення обсягів експортно-імпорتنих операцій України відбувалося завдяки динамічному розвитку зовнішньоекономічної діяльності з країнами-членами ЄС. При цьому 30% надходжень від експорту та 24% - від імпорту забезпечили саме сусідні країни (Польща, Словаччина, Угорщина та Румунія). Визначальною є також роль країн-членів ЄС у загальному обсязі надходжень прямих іноземних інвестицій в Україну, частка яких станом на кінець 2018 р. склала 77%.

<sup>1</sup> Відповідно до даних, які оприлюднюються. Частина даних не оприлюднюється з метою забезпечення виконання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності статистичної інформації.

Не менш динамічно зростали і обсяги зовнішньої торгівлі Закарпатської області, зовнішньоекономічна діяльність якої повністю зорієнтована на ринок ЄС. Експортні поставки до Угорщини забезпечують понад 56% надходжень від експортних операцій. Близько 10% складає частка експорту до Словаччини, Польщі та Румунії у загальному обсязі експорту регіону.

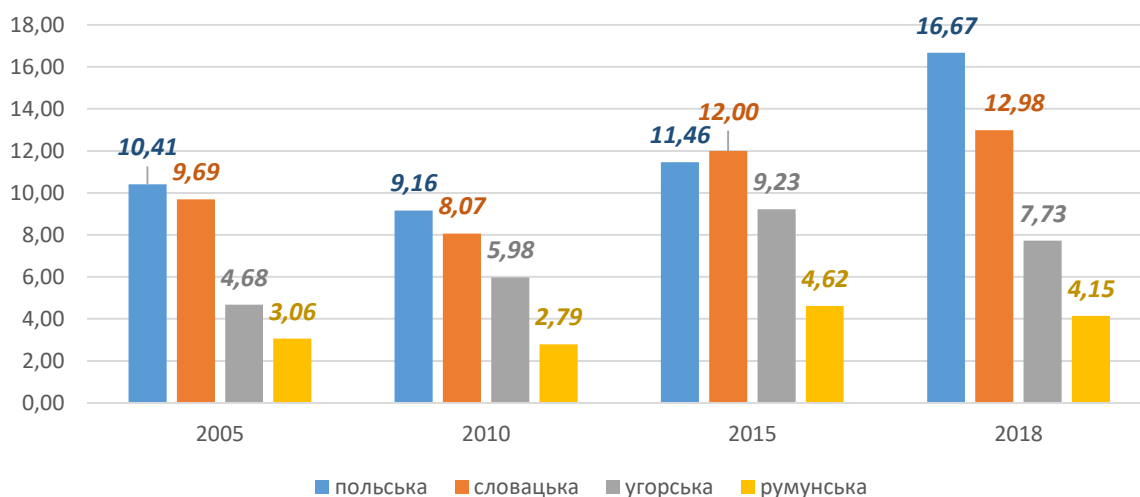
Будучи лідером серед інших регіонів України за показниками експорто- та імпортоорієнтованості, у Закарпатській області станом на 2017 р. частка експорту товарів та послуг у випуску області становила 55,77%, а у ВРП – 105,25%. Частка ж імпорту у загальному споживанні регіону у цьому ж році склала 50%.

Просторовий чинник розвитку регіону (спільний кордон з чотирма країнами-членами ЄС, міжнародні транспортні коридори, які проходять через територію регіону тощо) є визначальною конкурентною перевагою Закарпатської області, реалізація якої сприятиме соціально-економічному розвитку регіону.

## 1.2. Аналіз розподілу пасажиро- та вантажопотоків через існуючі пункти пропуску по всій ділянці кордону<sup>2</sup>

Дія Угоди про асоціацію між Україною та ЄС вплинула на перерозподіл як обсягів зовнішніх торговельних операцій України, так і пасажиропотоків, у розрізі окремих ділянок державного кордону України. Аналіз пропуску залізничного та автомобільного транспорту у розрізі окремих ділянок державного кордону України засвідчив, що у 2018 р. через ділянки кордону, спільні з чотирма країнами-членами ЄС, пропущено 42% всього залізничного транспорту та 60% всього автомобільного транспорту.

Частки пропуску залізничного транспорту через польську, словацьку, угорську та румунську ділянки державного кордону України наведено на рис. 1.13.



**Рис. 1.13. Пропуск залізничного транспорту за ділянками державного кордону (частка відповідної ділянки кордону у загальному обсязі пропуску), %<sup>3</sup>**

<sup>2</sup> Основні характеристики пунктів пропуску у Закарпатській області у розрізі українсько-словацької, українсько-угорської та українсько-румунської ділянок кордону наведено у додатку А.

<sup>3</sup> Складено за даними : Транспорт і зв'язок України. 2018. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf)

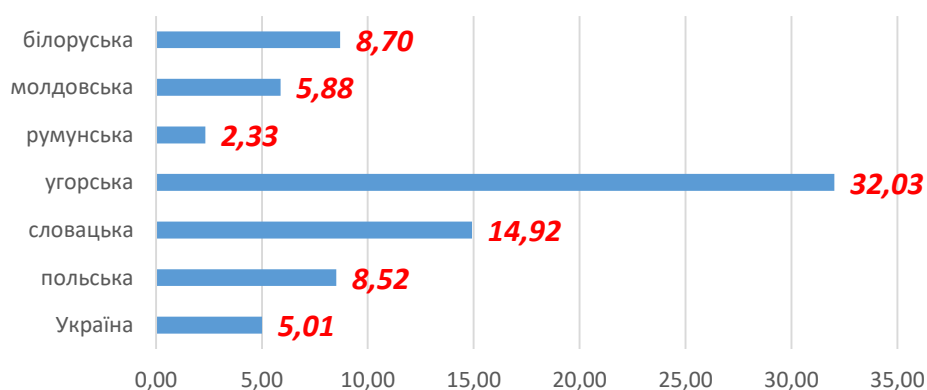
Польська ділянка разом з словацькою є найбільш інтенсивними стосовно кількості пропусків залізничного транспорту через кордон. При цьому їх частки незмінно зростали протягом 2010-2018 рр.

Частка пропуску автомобільного транспорту через польську, словацьку, угорську та румунську ділянки державного кордону України наведено на рис. 1.14. Найбільш інтенсивними ділянками кордону щодо перетину автомобільним транспортом є польська та угорська (у 2018 р. – 34,28 та 13,22 % відповідно).



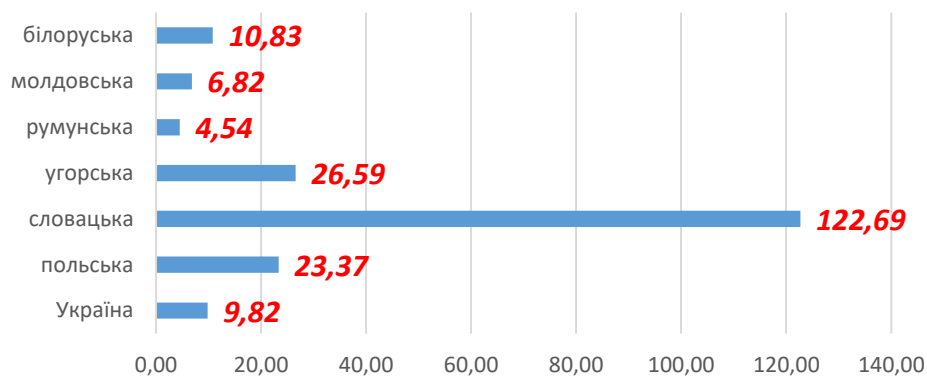
**Рис. 1.14. Пропуск автомобільного транспорту за ділянками державного кордону (частка відповідної ділянки кордону у загальному обсязі пропуску), %**

З огляду на різну довжину спільного кордону в українсько-польському, українсько-словацькому, українсько-угорському та українсько-румунському транскордонних регіонах, більш показовим буде індекс навантаження на кордон<sup>4</sup>. Розрахунок цього показника у розрізі окремих ділянок кордону засвідчив, що польська, словацька та угорська ділянки кордону є лідерами за цим показником залежно від виду сполучення та характеру транспортних перевезень (рис. 1.15 - 1.19).

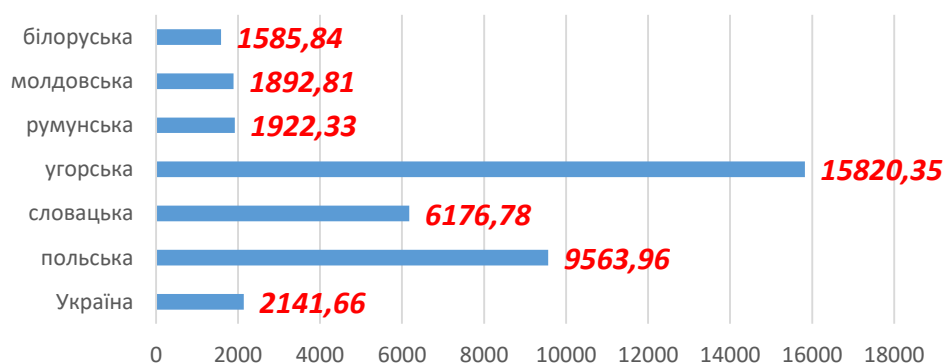


**Рис. 1.15. Індекс навантаження залізничного пасажирського транспорту на кордон у 2018 р., од.**

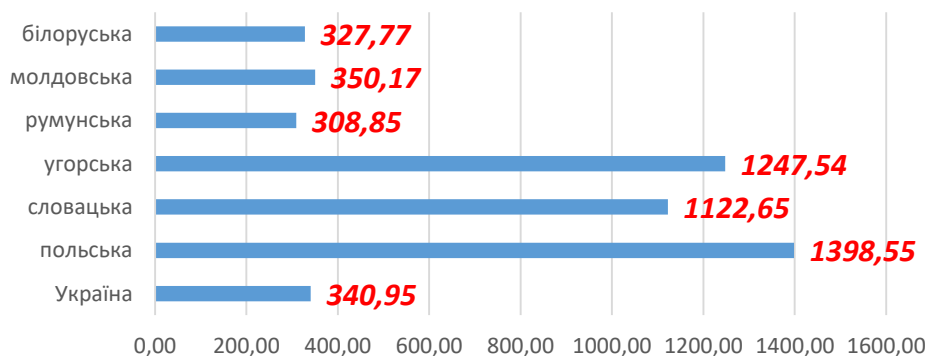
<sup>4</sup> Співвідношення пропуску транспортних засобів на 1 км державного кордону України



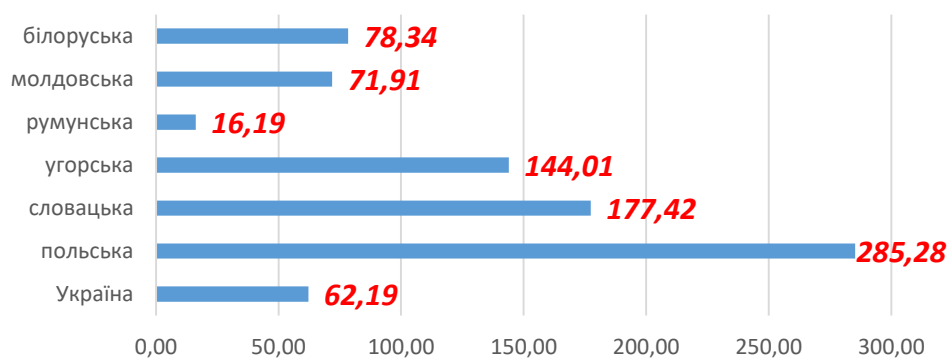
**Рис. 1.16. Індекс навантаження залізничного вантажного транспорту на кордон у 2018 р., од.**



**Рис. 1.17. Індекс навантаження легкового транспорту на кордон у 2018 р., од.**

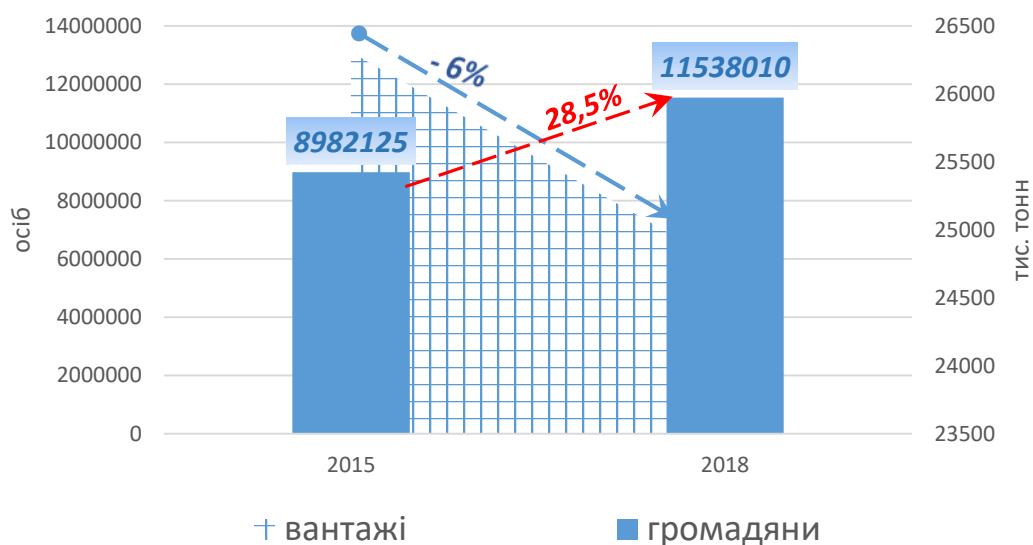


**Рис. 1.18. Індекс навантаження вантажного транспорту на кордон у 2018 р., од.**



**Рис. 1.19. Індекс навантаження автобусів на кордон у 2018 р., од.**

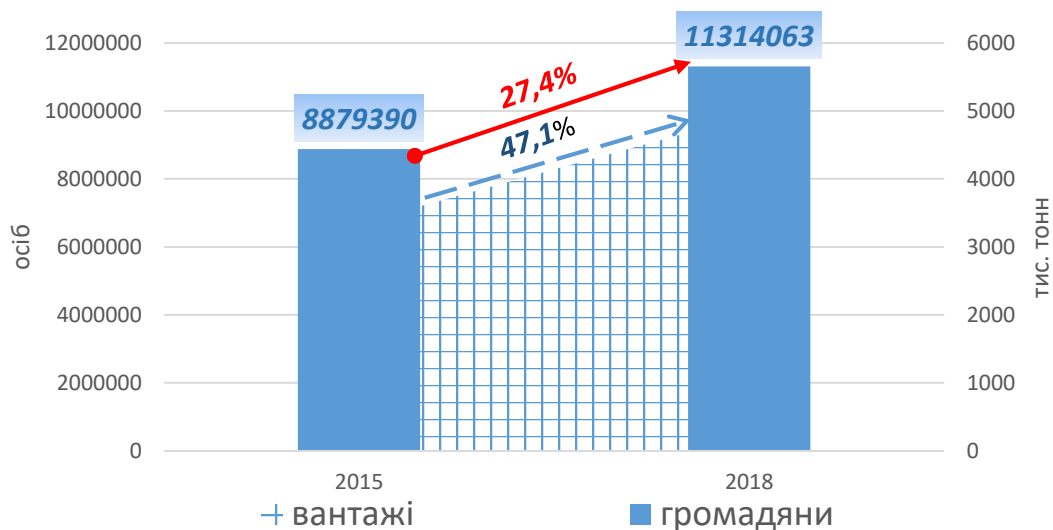
Протягом 2015-2018 рр. кількість перетинів державного кордону у Закарпатській області зріс практично за всіма видами сполучень і характером транспортних перевезень. Динаміка пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску у Закарпатській області протягом 2015-2018 рр. наведена на рис. 1.20.



**Рис. 1.20. Динаміка пасажиро- та вантажопотоків через пункти пропуску у Закарпатській області**

Кількість перетинів громадянами пунктів пропуску, які знаходяться на території Закарпатської області, зросла на 28,5%, водночас незначно зменшилися обсяги вантажопотоків через державний кордон – на 6%. У період 2015-2018 рр. та першу половину 2019 р. кордон перетнуло близько 47,8 млн осіб та 111,5 млн тонн вантажів.

Аналіз перетину кордону через автомобільні пункти пропуску засвідчив позитивну динаміку зростання як пасажиропотоків, так вантажопотоків, на 27,4% та 47,1% відповідно (рис. 1.21).



**Рис. 1.21. Динаміка пасажиро- та вантажопотоків через автомобільні пункти пропуску у Закарпатській області**



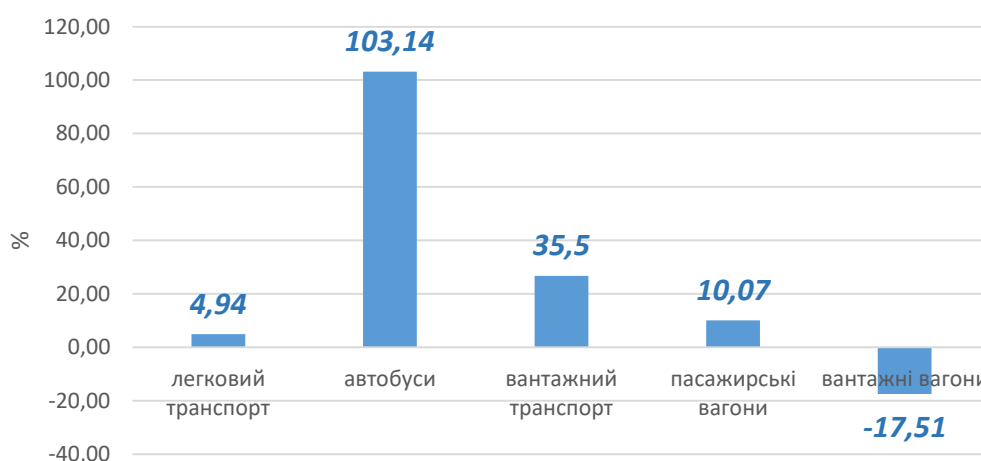
На автомобільні пункти пропуску припало 98,46% всього обсягу пасажиропотоку та 17,4% всього обсягу вантажопотоку. Динаміка пасажиро- та вантажопотоків через залізничні пункти пропуску наведена на рис. 1.22.



**Рис. 1.22. Динаміка пасажиро- та вантажопотоків через залізничні пункти пропуску у Закарпатській області**

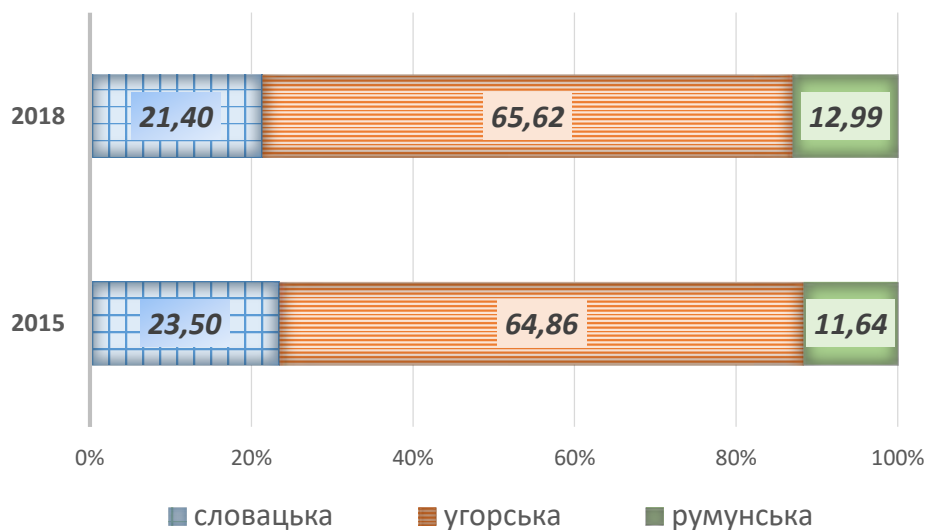
Якщо частка перетинів кордону громадянами через автомобільні пункти пропуску залишається практично незмінною протягом 2015 - I пол. 2019 рр. і коливається в межах 98,1-98,9%, то частка автомобільних пунктів пропуску у загальному обсязі вантажообороту зросла з 12,7% у 2015 р. до 18,8% у 2018 р.

Динаміка обсягів перетину кордону за видом транспортного засобу наведена на рис. 1.23.



**Рис. 1.23. Темпи приросту/зменшення обсягів перетину кордону за видами транспорту у 2018 р. відносно 2015 р. %**

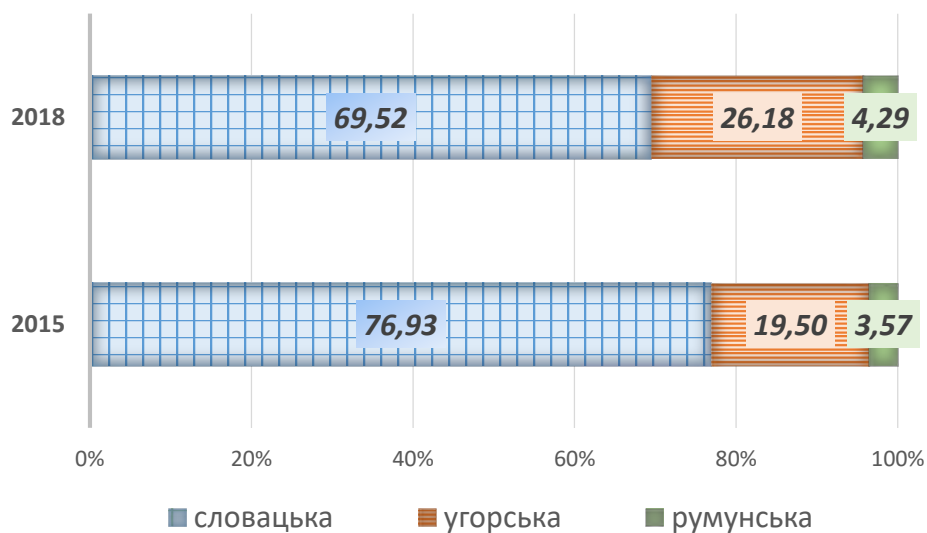
Щодо розподілу пасажиропотоку за ділянками кордону, то переважна частка громадян здійснює перетин державного кордону на території Закарпатської області саме на українсько-угорській ділянці кордону (рис. 1.24).



**Рис. 1.24. Розподіл пасажиропотоку за ділянками кордону, %**

Подібний розподіл зберігається і при аналізі обсягів перетину кордону громадянами через пішохідні пункти пропуску, або легковими автомобілями та автобусами. Частка ж українсько-угорської ділянки у загальному обсязі перетину кордону громадянами залізничним транспортом у 2018 р. склала 90%.

Основна частка вантажопотоку припадає на українсько-словацьку ділянку кордону. Протягом 2015-2018 рр. вона незначно зменшилась з 76,93% до 69,52%. Водночас спостерігається зростання частки українсько-угорської ділянки кордону у пропуску вантажів через державний кордон України: з 19,5% у 2015 р. до 26,18% у 2018 р. (рис. 1.25).



**Рис. 1.25. Розподіл вантажопотоку за ділянками кордону, %**

Перевезення вантажів залізничним транспортом загалом превалюють на українсько-словацькій та українсько-угорській частинах кордону. Спостерігається зростання навантаження стосовно цього виду транспорту на українсько-угорській ділянці. Протягом 2015-2018 рр. частка цієї ділянки кордону у загальному обсязі вантажопотоку, який здійснюється залізницею зріс з 15,14% до 29,48%. Перевезення вантажів через автомобільні

пункти пропуску є більш збалансованими і розподілились у співвідношенні: українсько-словацька ділянка – 32,56%, українсько-угорська – 49,1% і українсько-румунська ділянка – 18,34%.

Частка спільного кордону з чотирма країнами-членами ЄС у загальній довжині державного кордону України складає 25%, водночас частка пропусків залізничного та автомобільного транспорту через ці ділянки кордону дорівнює відповідно 42% і 60%. Українсько-польська, українсько-словацька та українсько-угорська ділянки характеризуються високою інтенсивністю пропуску залізничного та автомобільного транспорту. Розрахунок індексу навантаження на кордон засвідчив, що найбільше навантаження стосовно залізничного пасажирського та легкового транспорту притаманне українсько-угорській ділянці кордону; залізничного вантажного транспорту – українсько-словацькій ділянці. Більш збалансованим є навантаження у розрізі вантажного транспорту: українсько-угорська ділянка – 1248 од., українсько-словацька – 1123 од., українсько-польська – 1399 од.

Протягом 2015-2018 рр. кількість перетинів державного кордону у Закарпатській області зросла практично за всіма видами сполучень і характером транспортних перевезень.

*Аналіз розподілу пасажиро- та вантажопотоків на ділянці державного кордону України у Закарпатській області протягом 2015-2018 рр. дозволив виявити такі тенденції:*

*близько 65% громадян здійснює перетин державного кордону на території Закарпатської області саме на українсько-угорській ділянці кордону;*

*частка українсько-угорської ділянки у загальному обсязі перетину кордону громадянами залізничним транспортом у 2018 р. склала 90%;*

*основна частка вантажопотоку припадає на українсько-словацьку ділянку кордону. Протягом 2015-2018 рр. вона незначно зменшилась з 76,93% до 69,52%;*

*спостерігається зростання частки українсько-угорської ділянки кордону у пропуску вантажів через державний кордон України: з 19,5% у 2015 р. до 26,18% у 2018 р.;*

*частка автомобільного транспорту у перевезенні вантажів протягом 2015-2018 рр. зросла з 12,74% до 20%;*

*протягом 2015-2018 рр. сформувався позитивний тренд щодо перевезень вантажів залізничним транспортом на українсько-угорській ділянці кордону. Її частка у загальному обсязі вантажопотоку, який здійснюється залізницею, зріс з 15,14% до 29,48%.*

## РОЗДІЛ 2 ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-СЛОВАЦЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ

### 2.1. Аналіз розподілу пасажиро- і вантажопотоків через наявні пункти пропуску на українсько-словацькій ділянці державного кордону

На ділянці державного кордону між Україною і Словаччиною діють 5 міжнародних пунктів пропуску: «Малий Березний – Убля», «Ужгород – Вишне Немецьке», «Малі Селменці – Вельке Слеменце», «Павлове – Матювце», «Чоп – Чієрна над Тисою». Із них два останні є залізничними (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

**Розподіл автомобільних, залізничних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків через пункти пропуску на українсько-словацькій ділянці державного кордону у 2018 р., %**

Пункт пропуску	Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси	Вантажі	Пасажирські вагони	Вантажні вагони
Малий Березний-Убля	20	35	8	-	-	-	-
Ужгород - Вишне-Немецьке	69	65	92	100	9	-	-
Малі Селменці-Вельке Слеменце	10	-	-	-	-	-	-
Павлове – Матювце	-	-	-	-	49	-	52
Чоп-Чієрна-над Тисою	1	-	-	-	42	100	48
<b>Всього</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Три з п'яти пунктів пропуску призначені для пропуску автомобільних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків. Розподіл пасажиро- і вантажопотоків між цими пунктами пропуску наведені у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

**Розподіл автомобільних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків через пункти пропуску на українсько-словацькій ділянці державного кордону у 2018 р., %**

Пункт пропуску	Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси	Вантажі (автомобільними ТЗ)
Малий Березний – Убля	20,33	35,44	-	-	-
Ужгород – Вишне Немецьке	69,55	64,56	100	100	100
Малі Селменці – Вельке Слеменце	10,11	-	-	-	-
<b>Всього</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**ПП «Ужгород – Вишне Немецьке»** (далі – ПП «Ужгород») є найпотужнішим з-поміж 5-ти пунктів пропуску на митному кордоні між Україною і Словаччиною та лідером за обсягами обслуговування переміщення громадян, легкових автомобілів, вантажних транспортних засобів (ТЗ), автобусів і вантажів (переміщених автомобільними ТЗ). У 2018 р. послугами цього пункту пропуску скористалось 69,55% громадян, які перетнули українсько-словацький кордон (разом за обома напрямками). Окрім того, частка ПП «Ужгород» в обсязі переміщених через митний кордон між Україною і Словаччиною легкових автомобілів становила 64,56%, вантажних ТЗ – 100%, автобусів – 100% і вантажів (автомобільними ТЗ) – 100% (табл. 2.3) У першому півріччі 2019 р. рівень вагомості цього пункту пропуску суттєво не змінився.

Таблиця 2.3

**Частка ПП «Ужгород» в обсязі переміщених через автомобільні та пішохідні ПП на українсько-словацькій ділянці кордону громадян, ТЗ і вантажів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
Громадяни	71,75	72,53	85,31	69,55	66,07
Легкові автомобілі	75,32	75,25	64,92	64,56	67,78
Вантажні ТЗ	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Автобуси	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Вантажі	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Частка ПП «Ужгород» в обсязі переміщених через українсько-словацький кордон громадян упродовж 2015-2018 рр. була змінною. Так, у 2017 р. відбулось її зростання на 12,78%, а у 2018-му, навпаки, – зниження на 15,76%. У 2018 р., порівняно з 2015-м, значення цього показника зменшилось на 2,20%. Стійку спадну тенденцію мала частка цього пункту пропуску у забезпеченні переміщення через українсько-словацький кордон легкових автомобілів. Зокрема, у 2018 р., порівняно з 2015-м, значення цього показника зменшилось на 10,76%.

Динаміка вагомості ПП «Ужгород» у вхідних і вихідних потоках переміщень відповідала тенденціям потоків загалом (сумарно в обох напрямках) (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

**Частка ПП «Ужгород» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-словацький кордон громадян, ТЗ і вантажів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<b>Напрямок «в Україну»</b>					
Громадяни	71,48	72,29	85,11	67,37	64,10
Легкові автомобілі	74,65	74,55	62,99	61,60	65,01
Вантажні ТЗ	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Автобуси	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Вантажі	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>Напрямок «з України»</b>					
Громадяни	72,02	72,77	85,51	71,63	68,16
Легкові автомобілі	75,99	75,94	66,77	67,36	70,57
Вантажні ТЗ	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Автобуси	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Вантажі	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Загалом можна констатувати, що ПП «Ужгород» відіграє ключову роль у забезпеченні переміщення громадян і легкових автомобілів через українсько-словацький кордон. Водночас основна перевага в діяльності цього пункту пропуску полягає у тому, що його перетинають 100% автобусів, вантажних ТЗ і вантажів, переміщених автомобільними ТЗ через митний кордон між Україною і Словаччиною.

**ПП «Малий Березний – Убля»** (далі ПП «Малий Березний») – другий за вагомістю пункт пропуску на українсько-словацькому кордоні, який виконує важливі функції у забезпеченні руху громадян і легкових автомобілів через цю ділянку кордону. У 2018 р. частка пункту пропуску у забезпеченні потоку громадян через кордон між Україною і Словаччиною (в обох напрямках) становила 20,33% (проти 19,05% у 2016-му), а у першому півріччі 2019-го значення цього показника досягло 23,72% (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

**Частка ПП «Малий Березний» в обсязі переміщених через українсько-словацький кордон громадян і легкових ТЗ, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<i>Загалом в обох напрямках</i>					
Громадяни	20,28	19,05	20,60	20,33	23,72
Легкові автомобілі	24,68	24,75	35,08	35,44	32,22
<i>Напрямок «з України»</i>					
Громадяни	20,84	19,38	22,09	22,10	25,82
Легкові автомобілі	25,35	25,45	37,01	38,40	34,99
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Громадяни	19,70	18,70	19,07	18,65	21,50
Легкові автомобілі	24,01	24,06	33,23	32,64	29,43

Упродовж аналізованого періоду частка ПП «Малий Березний» у потоці громадян за виїзним напрямком на названій ділянці кордону незмінно зростала, тоді як за в'їзним – змінювалась несуттєво. Відтак частка першого напрямку у структурі потоку громадян є дещо вищою (на 3,45% у 2018 р. проти 1,14% у 2015-му), аніж частка другого. Зокрема, у 2018 р. послугами цього пункту пропуску скористались 22,10% громадян, що перетнули українсько-словацький кордон у напрямку «з України» та 18,65% – у напрямку «в Україну». У першому півріччі 2019 р. значення цих показників досягли 25,82% і 21,50% відповідно.

ПП «Малий Березний» також займає значну (із тенденцією до зростання) частку у потоці легкових автомобілів через українсько-словацьку ділянку кордону. Так, у 2018 р. частка цього пункту пропуску у потоці легкових автомобілів (за обома напрямками) становила 35,44%, що на 10,76% більше, аніж у 2015-му. За напрямком «з України» значення цього показника зросло на 13,05%, а «в Україну» – на 8,63%.

Таким чином, обсяги і вагомість функціонування ПП «Малий Березний» у забезпеченні руху громадян і легкових автомобілів через кордон між Україною і Словаччиною характеризується висхідним трендом. Частки, які займає цей пункт пропуску у потоках громадян і легкових автомобілів (20% і 35% відповідно), є підтвердженням його другого місця (після ПП «Ужгород») за рівнем важливості та завантаженості на українсько-словацькій ділянці кордону у названих категоріях.

**ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце»** (далі – ПП «Малі Селменці») – єдиний пункт пропуску на кордоні між Україною і Словаччиною, який має вузьку спеціалізацію – обслуговування пішого і велосипедного руху громадян. Вагомість цього пункту пропуску у загальному потоці громадян через українсько-словацький кордон є невисокою, але характеризується висхідною тенденцією. Так, у 2018 р. його частка у загальному (в обидва боки) потоці громадян через названу ділянку кордону становила 10,11%, що на 2,14% більше, аніж у 2015-му (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

**Частка ПП «Малі Селменці» в обсязі переміщених через українсько-словацький кордон громадян, %**

Напрямок	2015	2016	2017	2018	2019 I півріччя
Загалом в обох напрямках	7,97	8,43	10,17	10,11	10,21
«З України»	7,68	8,32	10,33	10,54	10,08
«В Україну»	8,28	8,53	10,01	9,71	10,34

Частка ПП «Малі Селменці» за напрямком «з України» упродовж аналізованого періоду зросла на 2,86% (до 10,54% у 2018 р.), а за напрямком «в Україну» – на 1,43% (до 9,71%). У першому півріччі 2019 р. значення останнього показника (частки у вхідному потоці громадян) збільшилось до 10,34%.

Відтак ПП «Малі Селменці» виконує важливу роль у забезпеченні пішого переміщення громадян через українсько-словацький кордон і, водночас, має потенціал до нарощення обсягів своєї діяльності.

Два пункти пропуску «Павлове – Матшовце» і «Чоп-Чірна-над Тисою» для міжнародного залізничного сполучення забезпечують основну частку транспортування вантажів на українсько-словацькій ділянці кордону. Розподіл вантажопотоків між цими пунктами пропуску наведений у таблиці 2.7.

**Таблиця 2.7**

**Структура залізничних вантажопотоків через пункти пропуску на українсько-словацькій ділянці державного кордону у 2018 р., %**

Пункт пропуску	Громадяни	Пасажи́рські вагони	Вантажні вагони	Вантажі
Павлове – Матшовце	-	-	51,58	54,01
Чоп-Чірна-над Тисою	100	100	48,42	45,99
Всього	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**ПП «Павлове – Матшовце»** (далі – ПП «Павлове») – пункт пропуску на кордоні між Україною і Словаччиною, який спеціалізується на обслуговуванні залізничних вантажних вагонів та вантажів, що перевозяться ними. Цей пункт пропуску обслуговує майже половину залізничних вагонів і вантажів, що перетинають українсько-словацький кордон (в обидва боки) (табл. 2.8).

**Таблиця 2.8**

**Частка ПП «Павлове» в обсязі переміщених через українсько-словацький кордон залізничних вагонів і вантажів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<i>Загалом в обох напрямках</i>					
Вагони залізничні (вантажні)	42,26	51,59	50,54	51,58	45,78
Вантажі	40,74	47,7	48,29	48,97	43,95
<i>Напрямок «з України»</i>					
Вагони залізничні (вантажні)	41,06	50,89	50,77	51,74	45,76
Вантажі	41,79	50,23	51,68	52,59	47,01
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Вагони залізничні (вантажні)	43,45	52,33	50,31	51,42	45,80
Вантажі	28,22	11,97	14,87	11,72	9,19

Зокрема, у 2018 р. частка ПП «Павлове» у обслуговуванні залізничних вантажних вагонів, що перетнули кордон між Україною і Словаччиною, становила 51,58% (проти 42,26% у 2015 р.). Упродовж 2015-2016 рр. частка ПП «Павлове» у потоці залізничних вантажних вагонів за виїзним напрямком збільшилась на 9,83%, за в'їзним – на 8,88% і зберігала високий рівень у наступних роках.

ПП «Павлове» займає значну (із тенденцією до зростання) частку у вантажопотоці через українсько-словацьку ділянку кордону. У 2018 р. частка цього пункту пропуску у вантажопотоці (за обома напрямками) становила 48,97%, що на 8,23% більше ніж у 2015-му. За напрямком «з України» значення цього показника зросло практично на 11%, а «в Україну» – зменшилось удвічі. Особливістю цього пункту пропуску в обслуговуванні вантажів є переважна спеціалізація на виїзному вантажопотоці «з України», частка якого у 2018 р. досягла 52,59%, тоді як в'їзного – становила 11,72%.

Висока частка та зростання вагомості ПП «Павлове» в обслуговуванні залізничних вантажних вагонів та вантажів підтверджують вагоме значення цього пункту пропуску у забезпеченні вантажопотоку та руху залізничних вантажних вагонів на ділянці кордону між Україною і Словаччиною.

На українсько-словацькій ділянці кордону **ПП «Чоп-Чірна-над Тисою»** є єдиним пасажирським залізничним пунктом пропуску. Однак частка пасажиропотоку у структурі загального пасажиропотоку через цю ділянку кордону є незначною на рівні 1%. Понад 40% усього вантажопотоку припадає на цей пункт пропуску (табл. 2.9). ПП «Чоп-Чірна-над Тисою» та ПП «Павлове – Матшовце» - є ключовими у вантажоперевезеннях на українсько-словацькій ділянці кордону.

**Таблиця 2.9**

**Частка ПП «Чоп-Чірна-над Тисою» в обсязі переміщених через українсько-словацький кордон громадян, вантажів та вагонів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (1 півріччя)
Громадяни	1,19	1,24	0,95	0,88	1,49
Пасажирські вагони	100	100	100	100	100
Вантажі	54	44	43	42	49
Вантажні вагони	58	48	49	48	54

Динаміка зміни часток вантажів і вантажних вагонів, які переміщуються через українсько-словацький кордон у ПП «Чоп-Чірна-над Тисою» протягом 2015 – I півріччя 2019 р. характеризується коливаннями. У 2016 р., порівняно із 2015 р., відбулося скорочення частки вагонів і вантажів, які курсували через цей пункт пропуску. Натомість I півріччя 2019 р. характеризується збільшенням часток вантажних вагонів та вантажів, переміщених через цей пункт пропуску (табл. 2.10).

**Таблиця 2.10**

**Частка ПП «Чоп-Чірна-над Тисою» в обсязі переміщених з України і в Україну через українсько-словацький кордон громадян, вантажів та вагонів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (1 півріччя)
<b>Напрямок «в Україну»</b>					
Громадяни	1,22	1,27	0,94	0,92	1,59
Пасажирські вагони	100	100	100	100	100
Вантажі	41	32	39	41	47
Вантажні вагони	57	48	50	49	54
<b>Напрямок «з України»</b>					
Громадяни	1,15	1,21	0,96	0,83	1,39
Пасажирські вагони	100	100	100	100	100
Вантажі	55	45	44	42	49
Вантажні вагони	59	49	49	48	54



Загалом ПП «Чоп-Чірна-над Тисою» у структурі вантажних перевезень займає співмірну частку із іншим ПП «Павлове – Матьовце» у вантажних перевезеннях через українсько-словацьку ділянку кордону (табл. 2.11).

**Таблиця 2.11**

**Частка ПП «Чоп-Чірна-над Тисою» в обсязі переміщених через пункти пропуску для залізничного сполучення на українсько-словацькій ділянці державного кордону громадян, вантажів і вагонів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (1 півріччя)
Громадяни	100	100	100	100	100
Пасажирські вагони	100	100	100	100	100
Вантажі	57	48	47	46	53
Вантажні вагони	58	48	49	48	54

## 2.2. Аналіз функціонування ПП «Малий Березний»

**ПП «Малий Березний»** – цілодобовий міжнародний автомобільний пункт пропуску із 4-смуговим (2 смуги на в'їзд, 2 – на виїзд) рухом через державний кордон України на кордоні зі Словаччиною. Характер перевезень – пасажирський (включно з рейсовими та нерейсовими автобусами, пішоходами та велосипедистами) і вантажний (автотранспорт вантажопідйомністю до 3,5 т). Цей пункт пропуску діє з 1995 р., з українського боку він розташований у Великоберезнянському районі Закарпатської області, поблизу однойменного села.

Великоберезнянський район включає 32 населених пункти: 1 селище міського типу (Великий Березний – адміністративний центр району) і 31 село. У районі проживає понад 26,6 тис. осіб, густота населення – 32,9 осіб/км<sup>2</sup>. Територією району проходить національний автошлях Н-13<sup>5</sup>. Відстань від смт. Великий Березний до обласного центру (м. Ужгород) складає 42 км.

Пункт пропуску знаходиться поблизу с. Малий Березний, в якому проживає близько 1600 осіб, а густота населення становить 295 осіб/км<sup>2</sup>. Село розташоване на відстані 3,7 км від районного центру, з яким сполучене автомобільним шляхом Н-13. До ПП «Малий Березний» пролягає регіональний автошлях Р-53.

На словацькому боці переходу знаходиться **ПП «Убля»**, розташований в однойменному селі округу Снина Пряшівського краю. Округ Снина включає 1 місто і 33 села; у ньому проживає понад 36,6 тис. осіб, густота населення – 46,2 осіб/км<sup>2</sup>. Через територію округу проходить національний автошлях 74 та регіональні автошляхи 558, 566 і 567.

У с. Убля проживає близько 790 осіб, густота населення – 27 осіб/км<sup>2</sup>. Транспортне сполучення – автошляхом 74 у напрямку Снини. Унаслідок запровадження в Україні нових правил розмитнення імпортованих авто наприкінці 2018 р. територія села перетворилась на звалище для машин, від яких відмовляються українці, що не хочуть розмитнювати їх за новими правилами.

<sup>5</sup> Н-13 – автомобільний шлях національного значення на території України загальною довжиною 232,5 км. Він починається у Львові, проходить через Рудки, Самбір, Старий Самбір, Турку, Великий Березний, Перечин і закінчується в Ужгороді.

Проектна **пропускна спроможність** ПП «Малий Березний» складає 2000 громадян та 1000 легкових автомобілів (до 3,5 тонн) за добу. Упродовж аналізованого періоду фактичний рівень добової завантаженості, порівняно з проектним, у категорії *громадян* на цьому пункті пропуску збільшився на 10%, досягнувши у 2018 р. 68% (1363 осіб) проти 58% (1159 осіб) у 2015-му. У першому півріччі 2019 р. значення цього показника склало 64% або 1274 осіб за добу (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

**Середньодобова завантаженість ПП «Малий Березний»**

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		2019 I півріччя	
		факт	%	факт	%	факт	%	факт	%	факт	%
Громадяни	2000	1159	58	1255	63	1250	62	1363	68	1274	64
Легкові автомобілі	1000	585	58	613	61	619	62	573	57	364	36

Рівень завантаженості ПП «Малий Березний» у категорії *легкових автомобілів* упродовж 2016-2017 рр. мав тенденцію до зростання (сумарно на 4%), а з 2018-го – до зниження. Як наслідок, рівень завантаженості цього пункту пропуску у першому півріччі 2019 р. становив лише 36% (проти 62% у 2017-му).

Певні коливання спостерігались і у структурі потоків громадян через ПП «Малий Березний». Зокрема, після незначного (на 0,81%) зменшення частки напрямку «з України» у 2018 р., порівняно з 2017-м, у першому півріччі 2019 р. значення цього показника відчутно зросло – на 2,88% (рис. 2.1).

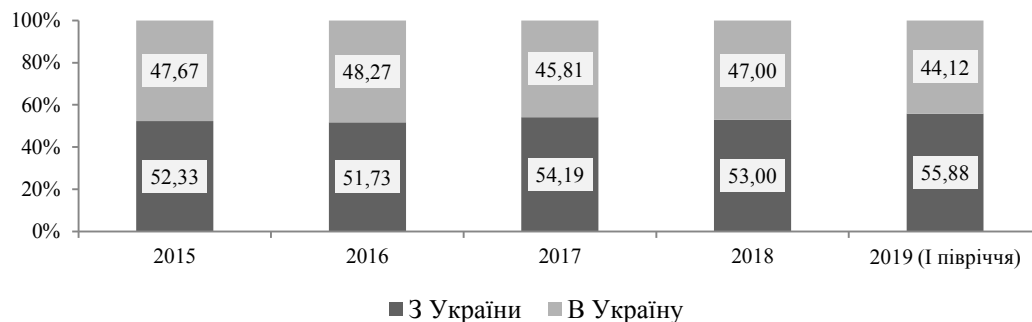


Рис. 2.1. Структура потоку громадян через ПП «Малий Березний», %

Натомість у динаміці вища амплітуда коливань спостерігалась за в'їзним потоком громадян «в Україну» (рис. 2.2). Так, у 2018 р. цей потік збільшився на 11,89%, тоді як виїзний потік («з України») – на 6,66%. У першому півріччі 2019 р. зростання цих потоків становило 18,83% і 18,07% відповідно.

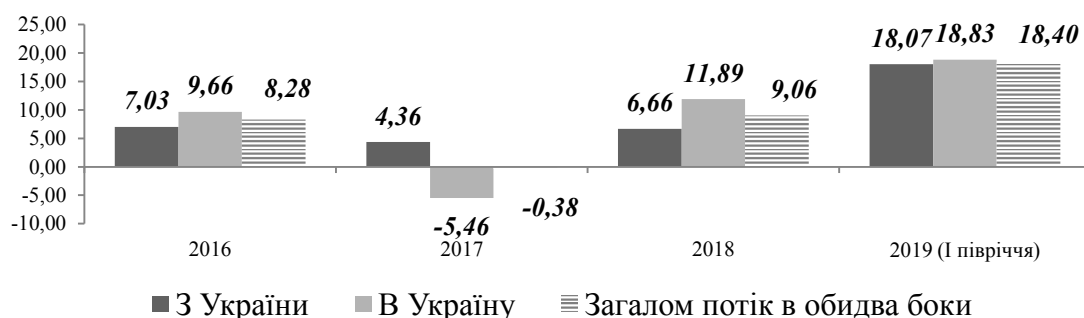
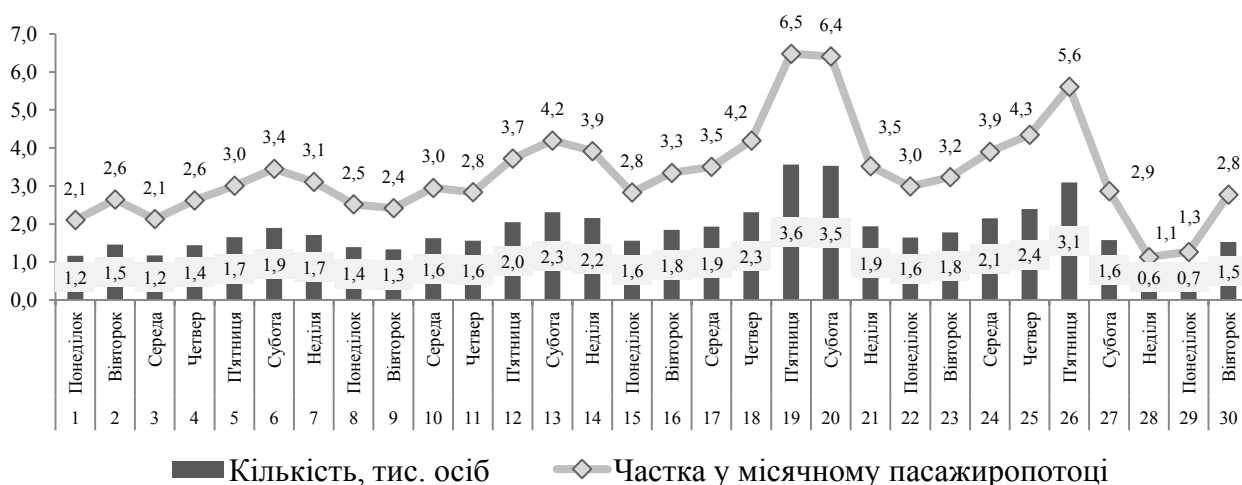


Рис. 2.2. Темп приросту/зниження потоків громадян через ПП «Малий Березний», %

Загальний потік громадян в обидва боки корелював із тенденцією в'їзного і виїзного потоків громадян. Наведені структурні і динамічні особливості відобразились і на показниках максимальної, мінімальної і середньої добової завантаженості ПП «Малий Березний» у категорії громадян.

Динаміка добової завантаженості ПП «Малий Березний» у категорії громадян у розрізі місяців формувалась під впливом сезонності. *Тренд зростання рівня завантаженості спостерігався у січні-липні (у 2018 р. у січні-серпні), зниження – у серпні-листопаді, а нестійкого зростання – у грудні.* Зокрема, у 2018 р. найвищий рівень добової завантаженості цього пункту пропуску громадянами зафіксовано у серпні – 94,8% (або 1896 осіб), а найнижчий – у лютому (53,5% або 1069 осіб).

**Окрім сезонності, динаміка пасажиропотоку залежить і від днів тижня та святкових періодів.** До прикладу, у квітні 2019 р. найвищий пасажиропотік ПП «Малий Березний» упродовж перших двох тижнів фіксувався у суботу, а третього тижня – окрім суботи, ще й у п'ятницю (рис. 2.3). Упродовж четвертого тижня пікове навантаження було у п'ятницю, це може пов'язуватись з перед- і святковим днями (Великодніми святами). Натомість найнижчий пасажиропотік фіксувався у понеділок.

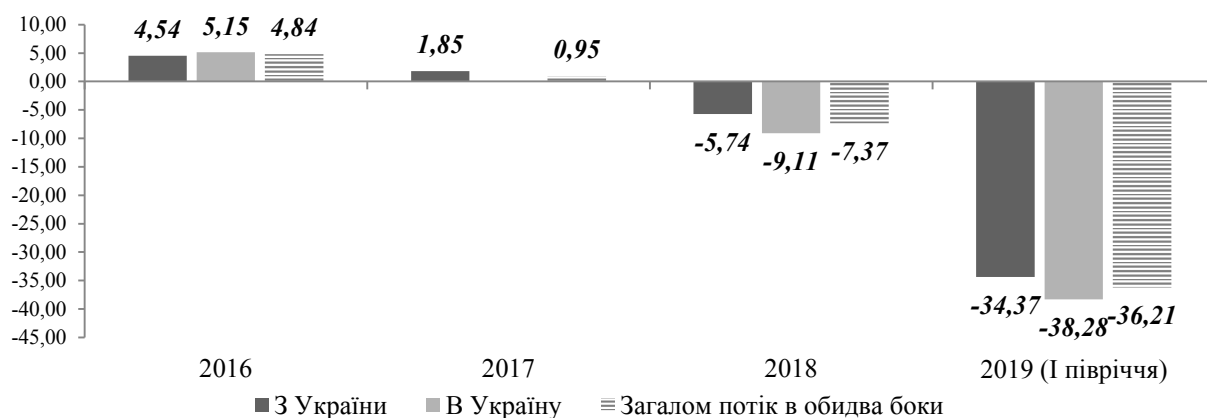


**Рис. 2.3. Показники пасажиропотоку через ПП «Малий Березний» у квітні 2019 р.**

У структурі потоків легкових автомобілів через ПП «Малий Березний» незмінно переважала частка потоку автомобілів у напрямку виїзду з України. Зокрема, у 2018 р. частка цього потоку досягла 52,65% (проти 51,43% у 2015-му), а у першому півріччі 2019-го – 54,62%. Значення цього показника корелює зі структурою потоків громадян, що є ознакою того, що громадяни переміщуються через цей пункт пропуску здебільшого легковими автомобілями.

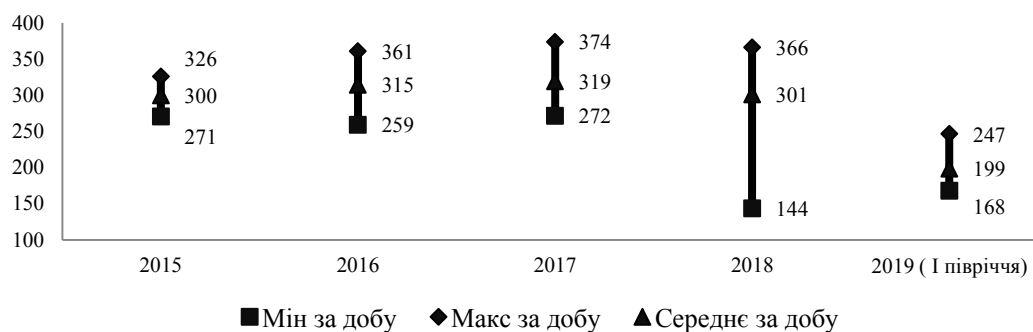
Упродовж 2017-2018 рр. і першого півріччя 2019-го потоки легкових автомобілів через ПП «Малий Березний» суттєво скоротилися (рис. 2.4). Так, у 2018 р. загальний потік легкових автомобілів у два боки зменшився на 7,37%, тоді як виїзний потік «з України» – на 5,74%, а в'їзний «в Україну» – на 9,11%. У першому півріччі 2019 р., порівняно з відповідним періодом 2018-го, зменшення цих потоків перевищило 30%.

Наведена спадна тенденція потоку легкових автомобілів через ПП «Малий Березний» може бути наслідком зміни правил ввезення в Україну автомобілів та вимог щодо переміщення вантажів через митний кордон.



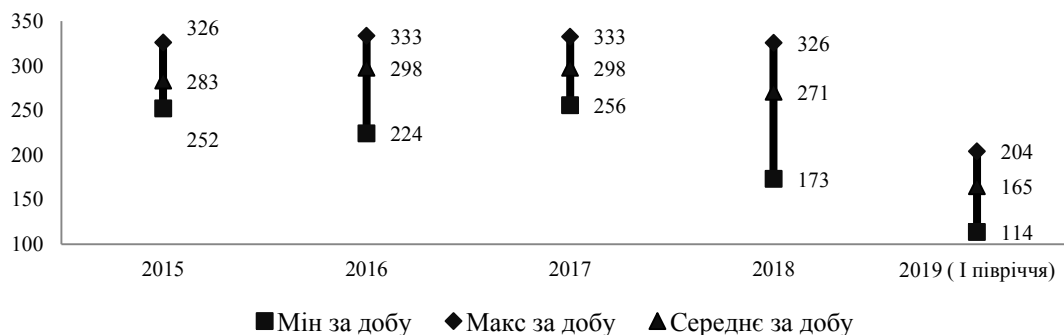
**Рис. 2.4. Темп приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Малий Березний», %**

Тренд зменшення потоку легкових автомобілів відобразився і на мінімальному, максимальному та середньому значенні добового виїзного і в'їзного потоку легкових автомобілів через ПП «Малий Березний». Зокрема, у 2018 р. максимальне значення виїзного добового потоку легкових автомобілів зменшилось на 8 одиниць, мінімальне – на 128 одиниць, а середнє – на 18 одиниць (рис. 2.5).



**Рис. 2.5. Показники виїзду легкових автомобілів з України через ПП «Малий Березний», од.**

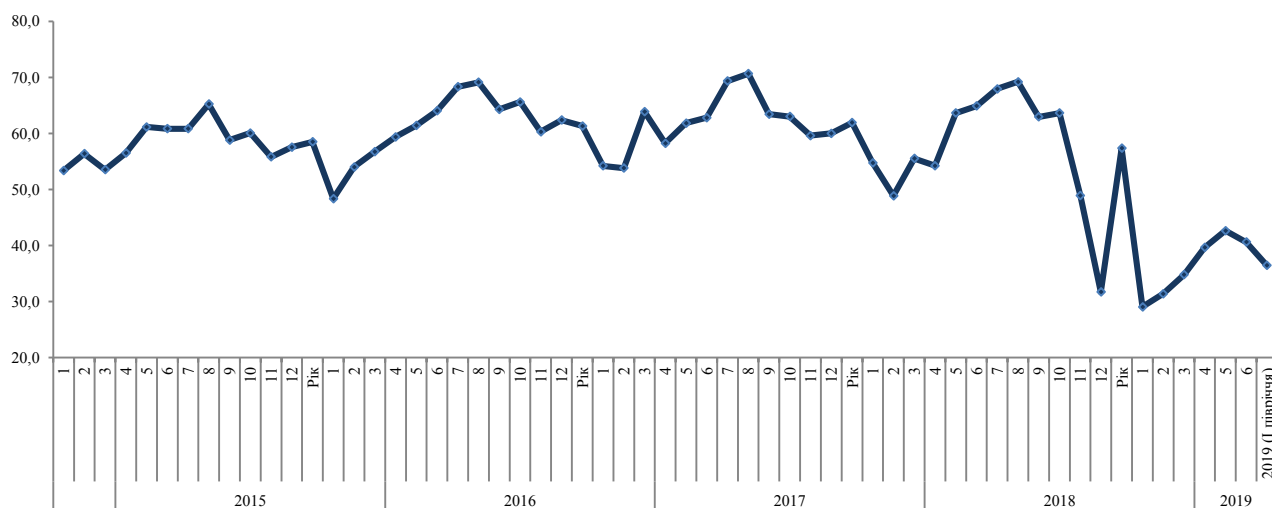
Подібний тренд фіксувався і за в'їзним потоком легкових автомобілів ПП «Малий Березний». Так, максимальне значення добового потоку цього виду транспортних засобів у 2018 р. зменшилось на 7 одиниць, мінімальне – на 82 одиниць, а середнє – на 27 одиниць (рис. 2.6).



**Рис. 2.6. Показники в'їзду легкових автомобілів в Україну через ПП «Малий Березний», од.**

У першому півріччі 2019 р., порівняно з 2018 р., значення цих трьох показників за обома напрямками суттєво зменшились. Зокрема, максимальне значення виїзного потоку – на 120 одиниць, а в'їзного – на 122 одиниць. Загалом виїзний потік легкових автомобілів за наведеними показниками упродовж аналізованого періоду перевищував в'їзний.

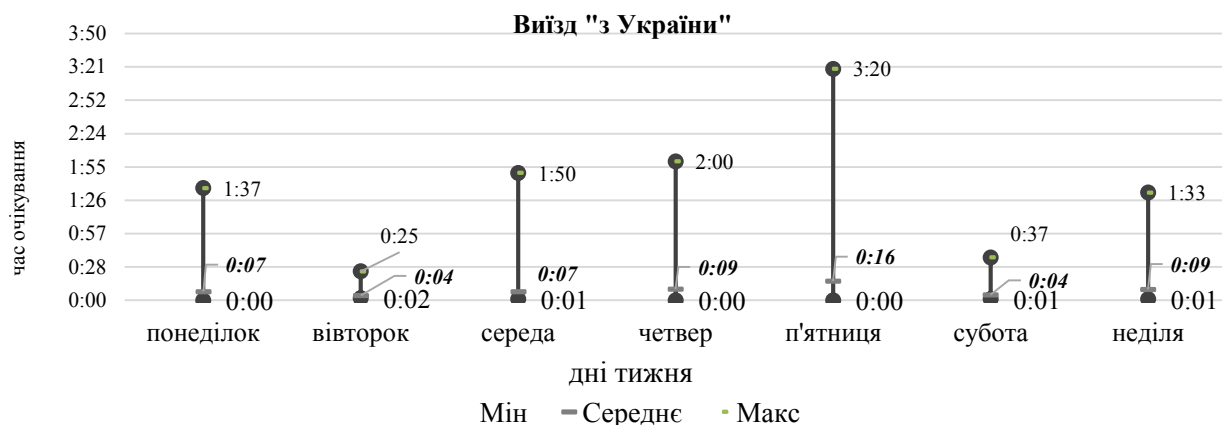
Рівень добової завантаженості ПП «Малий Березний» у категорії легкових автомобілів у розрізі місяців формувалася під впливом сезонності. Зокрема, **найвища добова завантаженість фіксувалась у серпні, а найнижча – у січні-лютому** (рис. 2.7). До прикладу, у серпні 2018 р. рівень добового навантаження, порівняно з проектним, становив 69,2% , а у лютому – 48,8%. Упродовж 2015-2018 рр. відбулись зміни у значеннях найвищого і найнижчого рівня добового навантаження пункту пропуску легковими автомобілями. Так, у 2018 р., порівняно з 2015-м, завантаженість у серпні (піковому місяці) збільшилась на 4% (із 65,2% – до 69,2%), а у лютому зменшилась на 7,5% (із 56,4% – до 48,8%). У першому півріччі 2019 р. найвища завантаженість у категорії цього виду транспортних засобів була у травні (42,6%), а найнижча – у січні (29,0%).



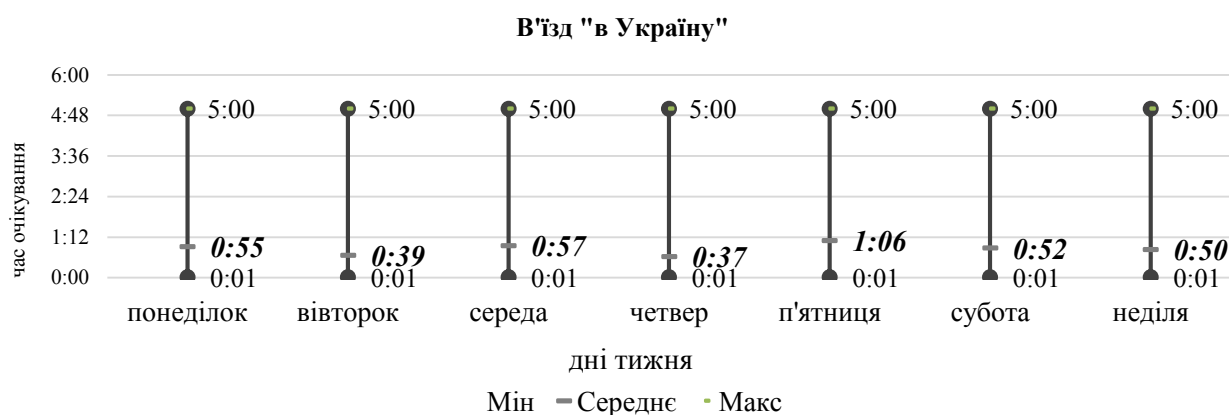
**Рис. 2.7. Рівень добової завантаженості ПП «Малий Березний» у категорії легкових автомобілів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

**Час очікування.** Важливими індикатором функціонування пункту пропуску є час очікування легкових автомобілів, що прямують в обох напрямках, у розрізі днів тижня і періодів доби. Згідно з результатами спостереження, проведеного упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., максимальне та середнє значення часу очікування легковими автомобілями в'їзного потоку через ПП «Малий Березний» значно перевищувало аналогічні показники виїзного потоку (рис. 2.8-2.9). До прикладу, максимальне значення часу очікування легкових автомобілів на виїзді «з України» становило 3,20 год. (п'ятниця), тоді як на в'їзді – 5,00 год. (упродовж всіх днів тижня). Найвище середнє значення показника виїзного потоку становило 0,16 год. (у п'ятницю), а в'їзного – 1,06 год. (у п'ятницю).

Максимальне значення часу очікування легкими автомобілями на виїзді «з України» упродовж тижня зазнавало значних коливань – від 0,25 год. до 3,20 год., тоді як на в'їзді було незмінно високим (5 год.). Водночас середнє значення показника на виїзді перебувало у проміжку  $0,04 \div 0,16$  год., а на в'їзді –  $0,37 \div 1,06$  год.

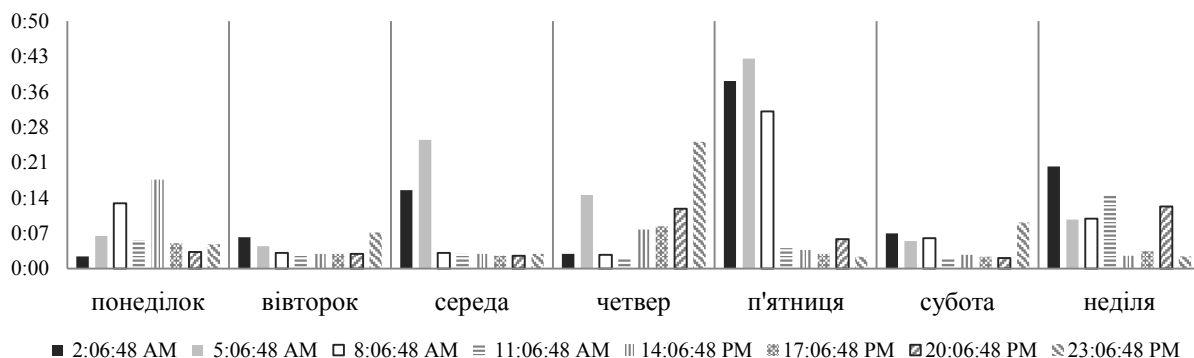


**Рис. 2.8. Показники часу очікування легкових автомобілів на ПП «Малий Березний» на виїзді «з України» упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год.**

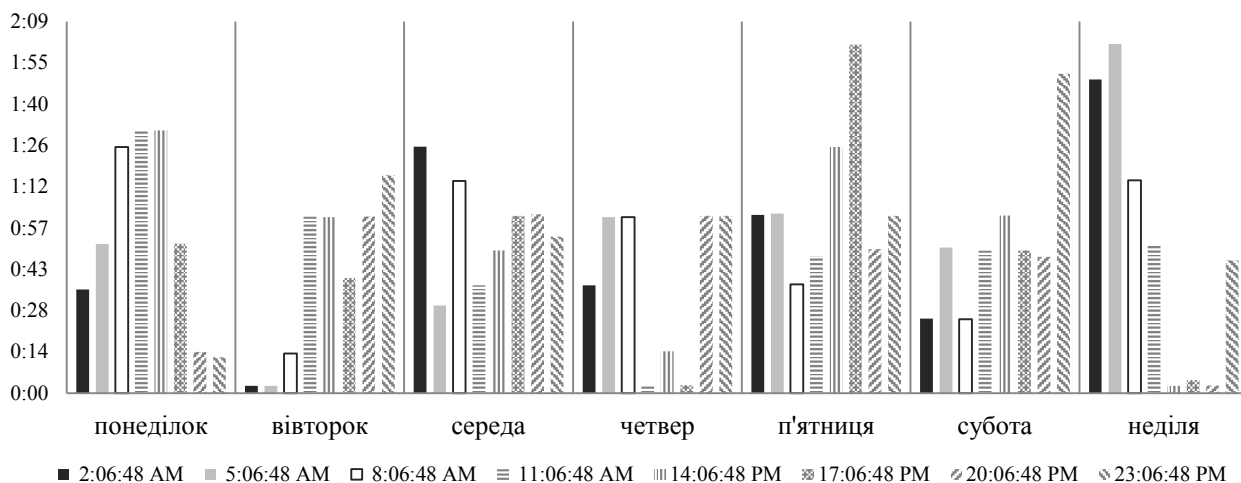


**Рис. 2.9. Показники часу очікування легкових автомобілів на ПП «Малий Березний» на в'їзді «в Україну» упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год.**

У розрізі годин доби час очікування легковими автомобілями на ПП «Малий Березний» на в'їзді «в Україну» також суттєво перевищував відповідний час на виїзді (рис. 2.10-2.11). Зокрема, найвищий час очікування серед днів тижня на виїзному потоці зафіксовано у п'ятницю о 5:00 (0,42 год.), а на в'їзному – у п'ятницю о 17:00 (2,01 год.) та неділю о 5:00 (2,01 год.) У динаміці часу очікування на виїзді «з України» не чітко, але проглядалась тенденція циклу – вищий час очікування припадав на початок і кінець доби, тоді як на в'їзді жодної циклічності не спостерігалось.

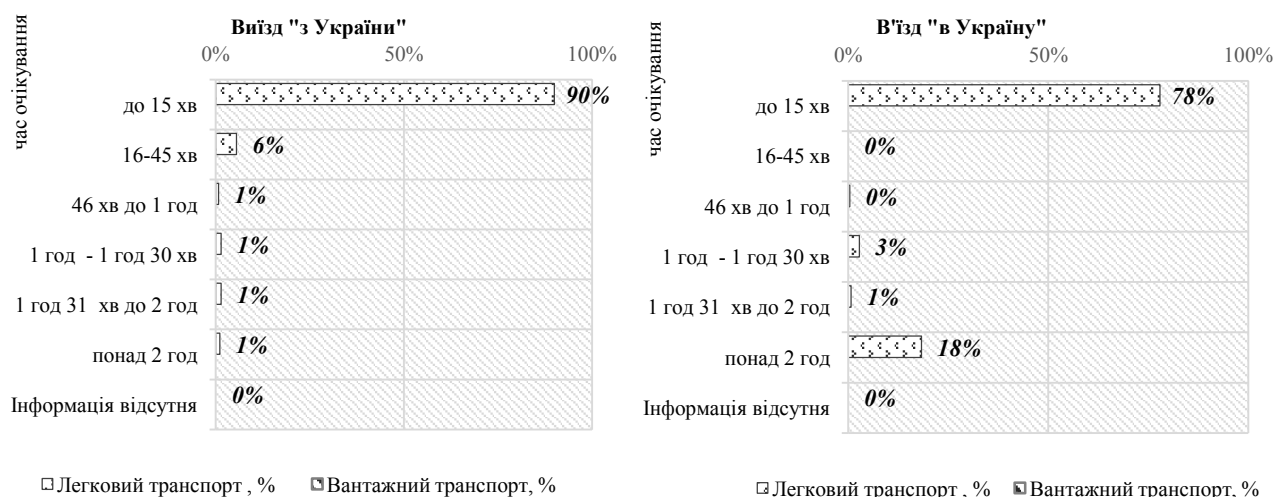


**Рис. 2.10. Середній час очікування легкових автомобілів на ПП «Малий Березний» на виїзді «з України» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07 – 26.08.2019 р., год.**



**Рис. 2.11. Середній час очікування легкових автомобілів на ПП «Малий Березний» на в'їзді «в Україну» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год.**

Із виїзного потоку легкових автомобілів, що перетинали ПП «Малий Березний», 90% очікували до 15 хв., а 6% – 16÷45 хв. (рис. 2.12). Натомість на в'їзді час очікування 78% легкових автомобілів становив до 15 хв., 18% – понад 2 год. та 3% – 1,0÷1,30 год.



**Рис. 2.12. Структура потоку транспортних засобів за часом очікування на ПП «Малий Березний» у розрізі напрямків руху упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., %**

Таким чином, згідно з результатами спостереження за часом очікування легкових автомобілів на ПП «Малий Березний» і проведеного аналізу, можна аргументовано констатувати, що легкові автомобілі, які в'їжджають «в Україну» через цей пункт пропуску, затрачають значно більше часу на перетин кордону аніж ті, які виїжджають «з України».

Виявлена особливість відобразилась на обсязі і структурі потоку легкових автомобілів за напрямком в'їзду «в Україну». Так, у першому півріччі 2019 р. частка цього потоку на 9,24% (або 6143 од.) була меншою за частку виїзного потоку. Окрім того, дисбаланс між частками та обсягами потоків громадян у цьому періоді досяг 11,76% (або 32392 осіб) на користь напрямку виїзду «з України». Наведена аналітика дає підстави стверджувати, що основною причиною розбалансування потоків легкових автомобілів (і громадян) на ПП «Малий Березний» є значно

більший час очікування, який витрачається цими транспортними засобами для перетину пункту пропуску на в'їзді «в Україну».

Підсумовуючи, можна стверджувати, що рівень завантаженості ПП «Малий Березний» у категоріях громадян і легкових автомобілів упродовж аналізованого періоду був нестабільним. Це зумовлено впливом сезонності, святкових періодів, а також нормативно-правових чинників (стосовно ввозу автомобілів і вантажів). Водночас тенденція до зростання рівня завантаженості у категоріях громадян та легкових автомобілів (до 2017 р.) є аргументацією важливості цього пункту пропуску, а отже, і збільшення ймовірності його перевантаженості у перспективі.

Те, що час очікування легкових автомобілів на ПП «Малий Березний» при в'їзді в Україну може досягати 5-ти годин і загалом є суттєво вищим (у 2-3 рази, залежно від днів тижня), порівняно з притилежним напрямком, потенційно негативно відображається на потоках туристів в Україну, умовах реалізації підприємницької діяльності, транскордонних відносинах, які здійснюються на цій ділянці кордону.

Причини цих труднощів можуть полягати у технічних, організаційних, нормативних особливостях функціонування цього пункту пропуску, а також спричинятись іншими внутрішніми чинниками. Однак загалом більшість із цих чинників узагальнюється в один – невідповідність встановленої добової проектної пропускної спроможності та ресурсного забезпечення на ПП «Малий Березний» сучасним умовам, вимогам контролю та іншим завданням і функціям міжнародного пункту пропуску. *Вихід із такої ситуації лежить у площині капітальної модернізації діяльності ПП «Малий Березний» або зниження рівня його навантаження шляхом відкриття нових пунктів пропуску на цій ділянці кордону.*

### 2.3. Аналіз функціонування ПП «Ужгород - Вишне-Німецьке»

**ПП «Ужгород»** – цілодобовий міжнародний автомобільний пункт пропуску із 14-смуговим (7 смуг на в'їзд, 7 – на виїзд) рухом через державний кордон України на кордоні зі Словаччиною. Характер перевезень – пасажирський, вантажний. Цей пункт пропуску діє з 1985 р., з українського боку він розташований у м. Ужгород, в однойменному районі.

Ужгородський район включає 65 населених пунктів: 1 селище міського типу і 64 села; у ньому проживає близько 70 тис. осіб; густота населення – 78,8 осіб/км<sup>2</sup>. Через територію району проходять важливі транспортні коридори, серед яких, зокрема, європейські автошляхи Е-50<sup>6</sup>, Е-58<sup>7</sup>, Е-573<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Е-50 – європейський автошлях, що бере свій початок у французькому Бресті і закінчується у російській Махачкалі. В Україні він починається на кордоні зі Словаччиною у пропускному пункті Ужгород. Далі збігається з міжнародними автомагістралями М-08, М-06, М-12, М-04 і М-03. Закінчується на пропускному пункті Довжанський (Луганська обл.) і переходить у федеральну автомагістраль М-19 (РФ).

<sup>7</sup> Е-58 – європейський автошлях, що бере свій початок в австрійському Відні і закінчується в російському Ростові-на-Дону. Загальна довжина – 2200 кілометрів. В Україні він (як і Е-50) починається на кордоні зі Словаччиною у пропускному пункті Ужгород. Далі збігається з міжнародними автомагістралями М-08, М-06, М-16 і М-14. Закінчується на пропускному пункті Новоазовськ (Донецька обл.) і переходить у федеральну автомагістраль М-23 (РФ).

<sup>8</sup> Е-573 – європейський автошлях, що бере свій початок в угорському Пюшпекладані і закінчується в українському Ужгороді. На території Угорщини збігається з автошляхом 4, а в Україні – з частиною міжнародної автомагістралі М-06 (Київ-Чоп). Загальна довжина – 193 км.



Пункт пропуску знаходиться на околиці м. Ужгорода, яке одночасно є адміністративним центром Закарпатської області та Ужгородського району. На території міста проживає близько 115 тис. осіб, густота населення становить 2764,6 осіб/км<sup>2</sup>. Ужгород є найбільшим транспортним вузлом Закарпатської області, через який проходить низка європейських автошляхів (Е-50, Е-58, Е-573), а також міжнародні автошляхи М-06<sup>9</sup> і М-08<sup>10</sup> та автомобільний шлях національного значення Н-13. Зовнішні зв'язки міста та його приміської зони забезпечуються не лише автомобільним, але й повітряним і залізничним транспортом.

На словацькому боці переходу знаходиться **ПП «Вишне Немецьке»**. Цей пункт пропуску розташований у південно-східній частині однойменного села в окрузі Собранце Кошицького краю. Округ Собранце включає 1 місто і 46 сіл; у ньому проживає близько 23 тис. осіб, густота населення становить 42,38 осіб/км<sup>2</sup>. В окрузі прокладені автомобільні шляхи 3-х категорій: автошляхи I категорії – 21,402 км, II категорії – 29,493 км, III категорії – 128,966 км. У с. Вишне Немецьке проживає близько 250 осіб, густота населення – 53,8 осіб/км<sup>2</sup>. Транспортне сполучення – автошляхом 19 у напрямку Собранце.

Добова проектна спроможність ПП «Ужгород» складає 9000 громадян, 3500 легкових автомобілів, 500 вантажних ТЗ і 30 автобусів. Унаслідок багатьох чинників фактичний рівень та динаміка завантаженості ПП «Ужгород» у розрізі категорій перевезень і років є різними. Так, у 2018 р., порівняно з 2015-м, завантаженість цього пункту пропуску у категоріях громадян, вантажних ТЗ і автобусів зросла, а, натомість, у категорії легкових автомобілів – зменшилась (табл. 2.13).

**Таблиця 2.13**

**Середньодобова завантаженість ПП «Ужгород»**

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	9000	4100	46	4778	53	4202	47	4663	52	4237	47
Легкові автомобілі	3500	1785	51	1864	53	1145	33	1044	30	773	22
Вантажні ТЗ	500	239	48	298	60	314	63	302	60	251	50
Автобуси	30	25	83	30	100	39	130	52	173	65	217

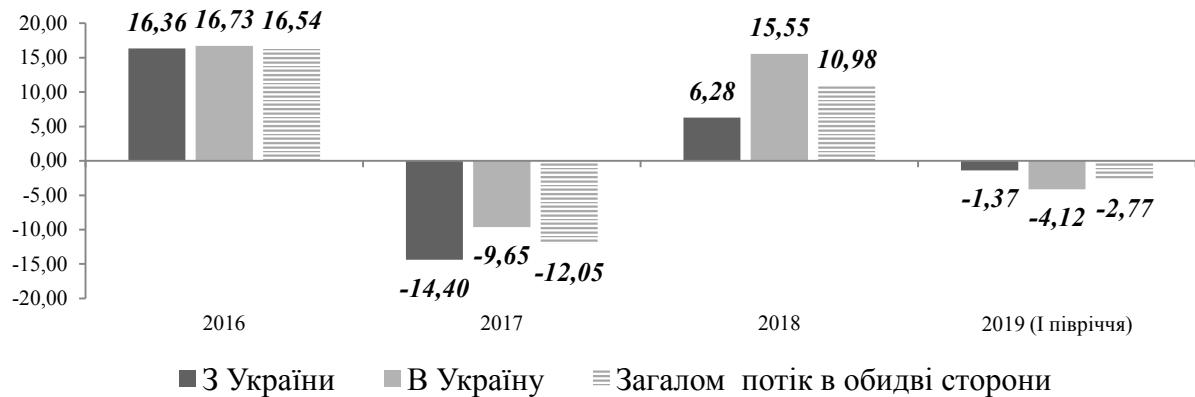
Упродовж 2015-2018 рр. *найвищий рівень завантаженості спостерігався у категорії автобусів*. Так, у 2018 р. за середньостатистичну добу через цей пункт пропуску переміщувалось 52 автобуси, що на 73% більше за проектний рівень (30 одиниць автобусів). За 6 місяців 2019 р. завантаженість у цій категорії перевезень досягла 65 одиниць за добу, що на 117% більше за проектну пропускну спроможність.

Рівень та характер зміни фактичної і середньодобової завантаженості зумовлюється багатьма чинниками, одним із яких є збалансованість та динаміка виїзних і в'їзних потоків. Так, у загальній кількості *громадян*, що перетнули ПП «Ужгород» у 2017-2018 рр. і першій половині 2019 р. незначно переважав потік за в'їзним напрямком «в Україну». Частка цього потоку у загальній кількості громадян, що перетнули пункт пропуску у 2018 р., склала 52,77% проти 49,25% у 2015 р.

<sup>9</sup> М-06 – автомобільний шлях міжнародного значення на території України (Київ-Чоп) довжиною 888,8 км. Збігається із частиною Європейського автомобільного маршруту Е-40; на території Закарпатської області – Е50 і Е573.

<sup>10</sup> М-08 – автомобільний шлях міжнародного значення на території України, який з'єднує м. Ужгород із ПП «Ужгород». Довжина шляху становить 19 км; він збігається з частиною європейського маршруту Е-58 (Відень – Ужгород – Кишинів – Одеса – Ростов-на-Дону).

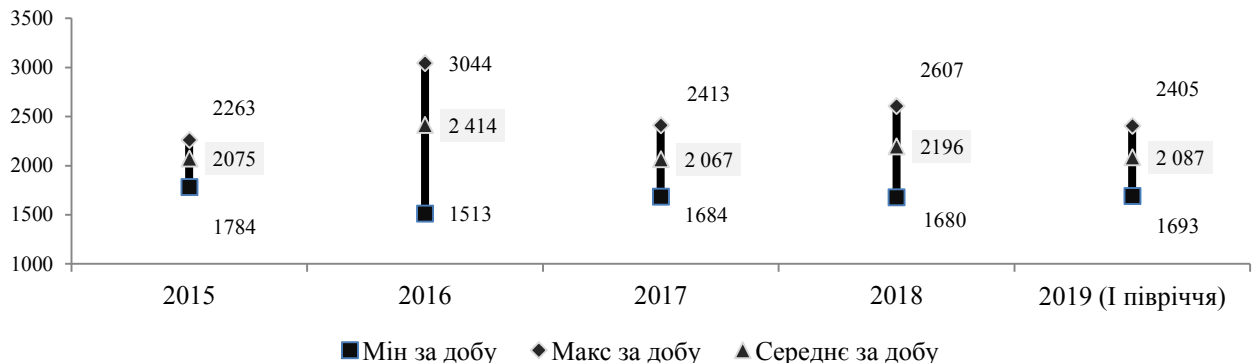
Динаміка середньодобового потоку громадян через ПП «Ужгород» упродовж 2015-2019 рр. була нестабільною (рис. 2.13). Зокрема, у 2016 р. середньодобова кількість громадян, що перетнули пункт пропуску, збільшилась на 16,54%, натомість у 2017-му – зменшилась на 12,05%, а у 2018-му – зросла на 10,98%. У першому півріччі 2019 р., порівняно з аналогічним періодом 2018-го, значення цього показника зменшилось на 2,77%.



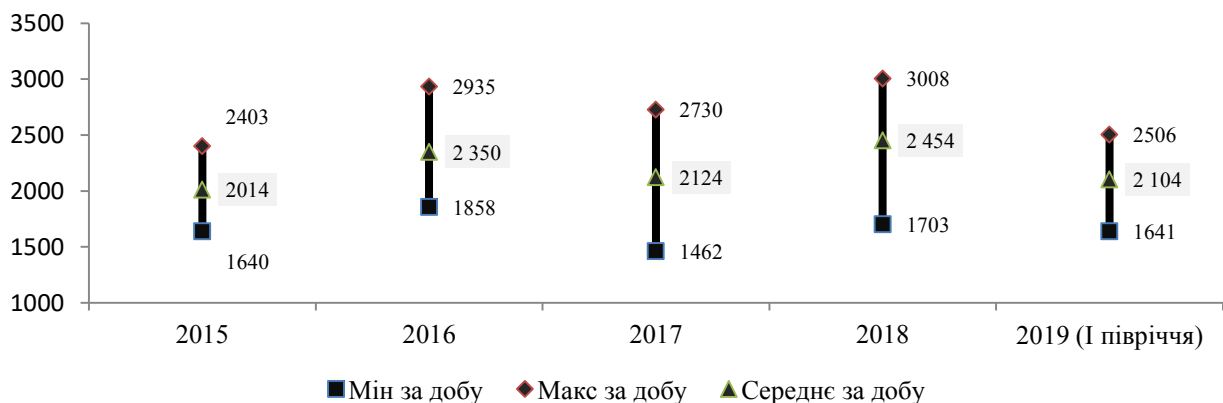
**Рис. 2.13. Темп приросту/зниження потоків громадян через ПП «Ужгород», %**

Тренди в'їзного і виїзного середньодобового руху громадян корелювали із тенденцією загального потоку громадян через цей пункт.

Подібні тенденції виявлено і за мінімальним, максимальним та середнім значенням кількості перетинів громадянами ПП «Ужгород» за напрямками виїзду «з України» (рис. 2.14) і в'їзду «в Україну» (рис. 2.15).



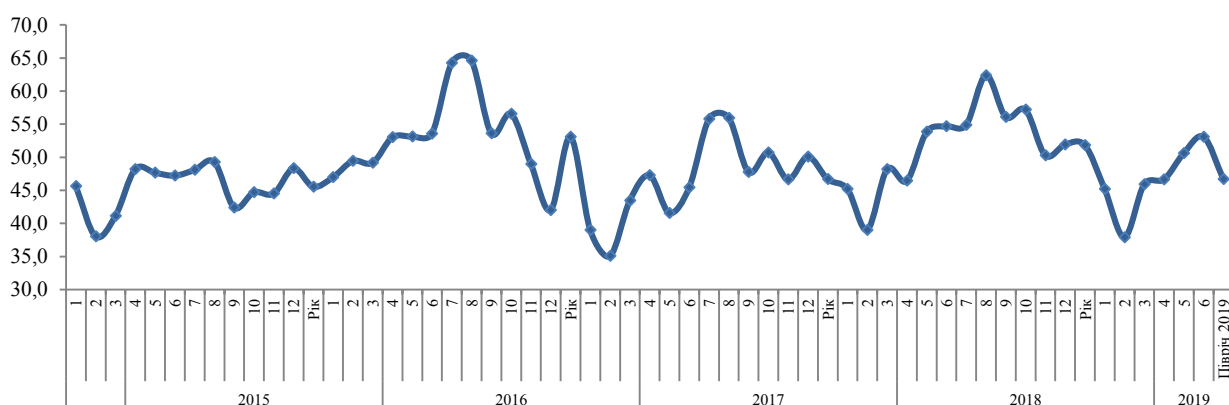
**Рис. 2.14. Показники виїзду громадян «з України» через ПП «Ужгород», ос.**



**Рис. 2.15. Показники в'їзду громадян «в Україну» через ПП «Ужгород», ос.**

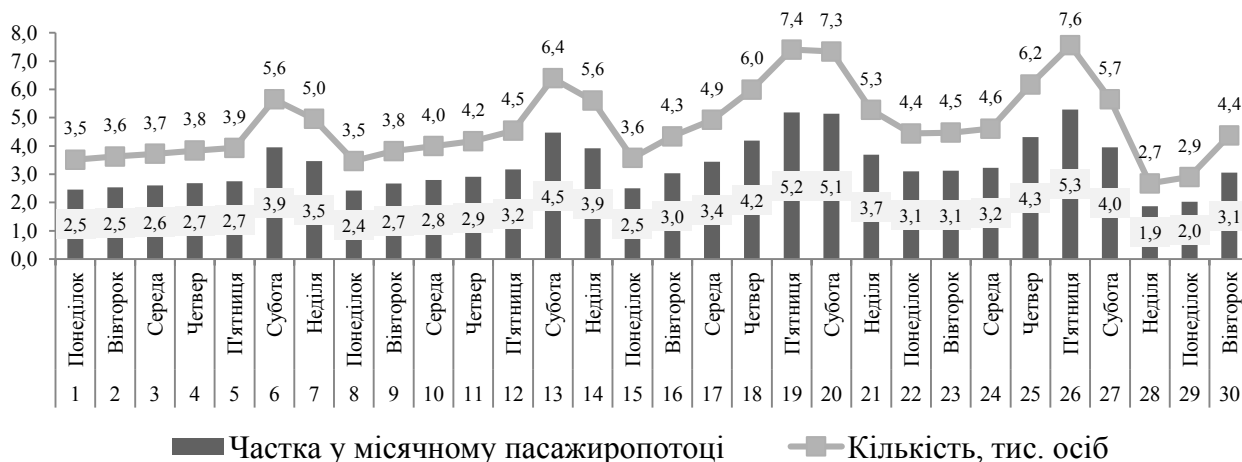
У 2018 р., порівняно з 2015-м, середня кількість громадян, що перетнули цей пункт пропуску у напрямку виїзду «з України», збільшилась на 122 особи (або на 5,85%), натомість у напрямку в'їзду «в Україну» цей показник збільшився на 440 осіб (або на 21,86%). Окрім того, середня добова кількість громадян у напрямку виїзду «з України» у 2018 р. на 257 осіб (або на 10,5%) була нижчою за аналогічний показник у напрямку в'їзду «в Україну». Звідси, можна констатувати переважання активності громадян у напрямку в'їзду «в Україну» над виїздом із неї.

Наступною особливістю у динаміці перетину громадянами ПП «Ужгород» є *сезонність*. Упродовж 2015-2018 рр. загалом повторювалась така тенденція: плавне зростання показників у березні-липні і серпні; зниження у вересні-листопаді; зростання у грудні та зниження у січні-лютому (рис. 2.16). Таким чином, найвищий рівень фактичної середньодобової завантаженості, порівняно з проектною, у категорії громадян спостерігався у липні-серпні, а найнижчий – у лютому.



**Рис. 2.16. Рівень добової завантаженості ПП «Ужгород» у категорії громадян у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

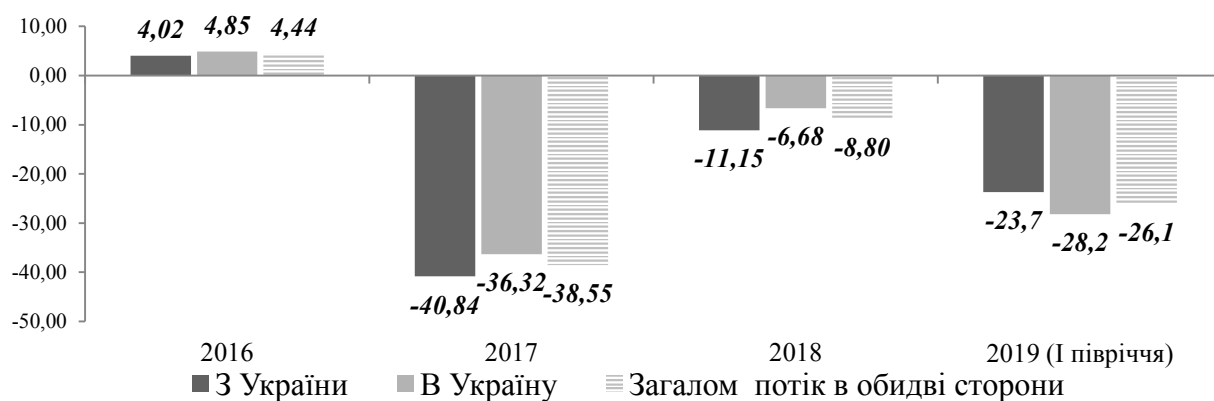
Пасажиропотік через ПП «Ужгород» у квітні 2019 р. також відзначався чіткими циклами (рис. 2.17). *Найвище його значення фіксувалося у п'ятницю-суботу, а найнижче – у понеділок-середа*. Зокрема, найвищий пасажиропотік у цьому місяці спостерігався у п'ятницю 26 квітня (5,3 тис. осіб або 7,6% від місячного обсягу), а найнижчий – у неділю 28 квітня (2,7 тис. осіб або 1,9 % місячного обсягу). Відтак можна констатувати, що зростання значень показника пасажиропотоку через ПП «Ужгород» у квітні 2019 р. (як і вантажопотоку) було зумовлене святковим періодом.



**Рис. 2.17. Показники пасажиропотоку через ПП «Ужгород» у квітні 2019 р.**

З огляду на те, що рух громадян через ПП «Ужгород» здійснюється легковими автомобілями, у структурі потоку цього виду транспорту (як і потоку громадян) переважає рух автомобілів за напрямком в'їзду «в Україну». Зокрема, у 2018 р. частка цього напрямку у потоці легкових автомобілів становила 53,6% (проти 50,4% у 2015-му), а за перше півріччя 2019-го – 51,7%.

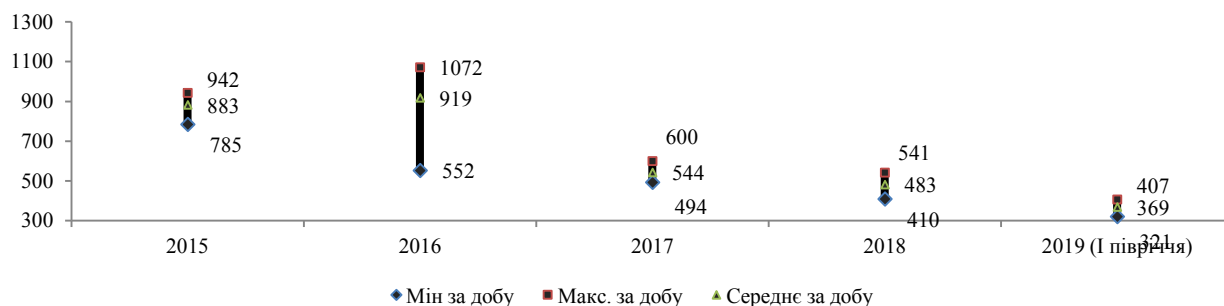
Натомість динаміка середньодобового потоку легкових автомобілів загалом та у розрізі напрямків «виїзд» і «в'їзд» суттєво відрізнялась від аналогічних змін у русі громадян. Так, темп зниження виїзду і в'їзду та загального потоку легкових автомобілів у 2017 р. майже утричі перевищував аналогічні показники у категорії руху громадян. Але у 2018 р., коли загальний приріст потоку громадян склав 10,98%, у категорії легкових автомобілів відбулось зниження потоку на 8,80% (рис. 2.18). Аналогічні суперечності були характерні і для виїзного, і для в'їзного напрямків у 2018 р., а також у першому півріччі 2019-го.



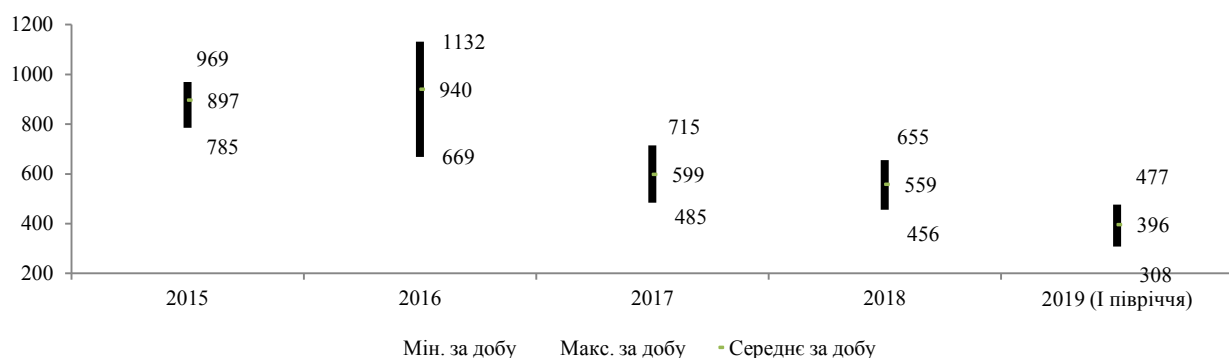
**Рис. 2.18. Темп приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Ужгород», %**

Виходячи з виявлених тенденцій, на ПП «Ужгород» суттєво знизилась активність руху легкових автомобілів. Однією з основних причин такої ситуації є зменшення перетинів кордону України унаслідок зміни норм та правил розмитнення автомобілів із країн ЄС.

Значне зниження автомобільної активності на цьому митному пункті ілюструють також дані середнього, максимального і мінімального значення добового перетину його легковими автомобілями за напрямками виїзду і в'їзду (рис. 2.19-2.20). Зокрема, у 2018 р., порівняно з 2016-м, середня добова кількість легкових автомобілів, що перетнули ПП «Ужгород», зменшилась на 436 одиниць (або 47,4%) на виїзді «з України» і на 381 одиницю (або 40,6%) на в'їзді до України. Максимальна кількість перетинів кордону легковими автомобілями за напрямком «виїзд» зменшилась на 49,5%, а за напрямком «в'їзд» – на 42,1%, тоді як мінімальна – на 25,7% і 31,7% відповідно.

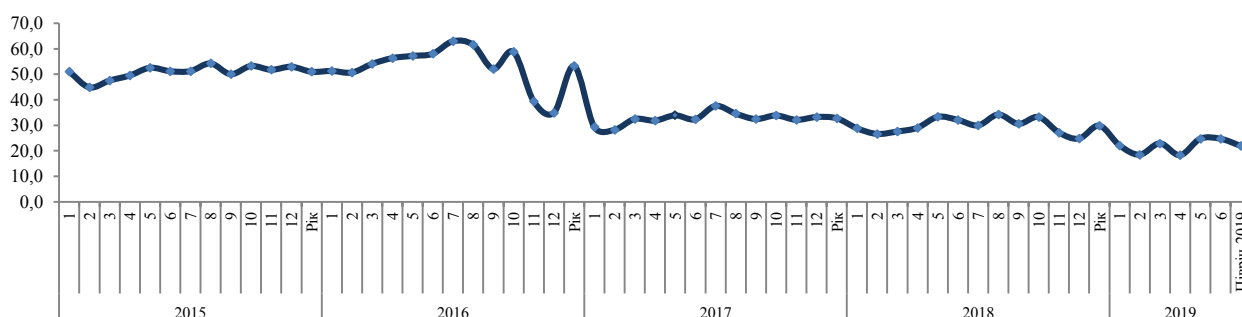


**Рис. 2.19. Показники виїзду легкових автомобілів «з України» через ПП «Ужгород», од.**



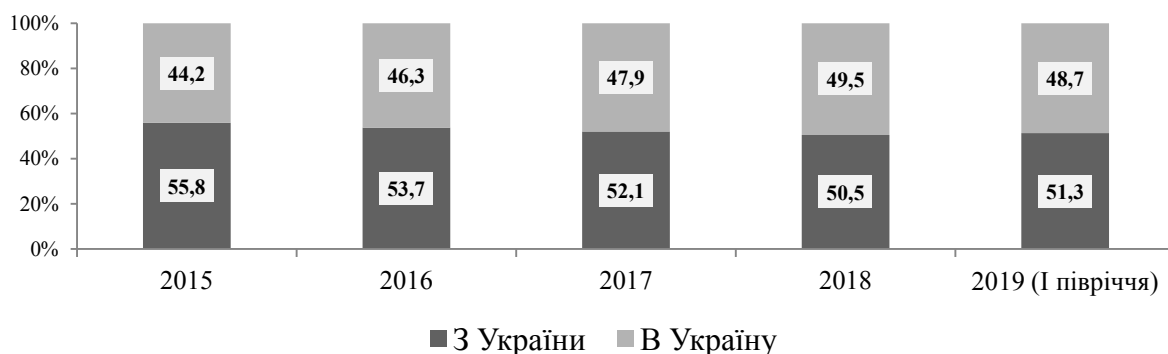
**Рис. 2.20. Показники в'їзду легкових автомобілів «в Україну» через ПП «Ужгород», од.**

На динаміку рівня завантаженості ПП «Ужгород» легковими автомобілями (як і громадянами) суттєво впливає чинник сезонності (рис. 2.21). Так, упродовж 2015-2018 рр. піковий рівень завантаженості спостерігався у травні, липні і листопаді, а найнижчий – у лютому.



**Рис. 2.21. Рівень добової завантаженості ПП «Ужгород» у категорії легкових автомобілів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

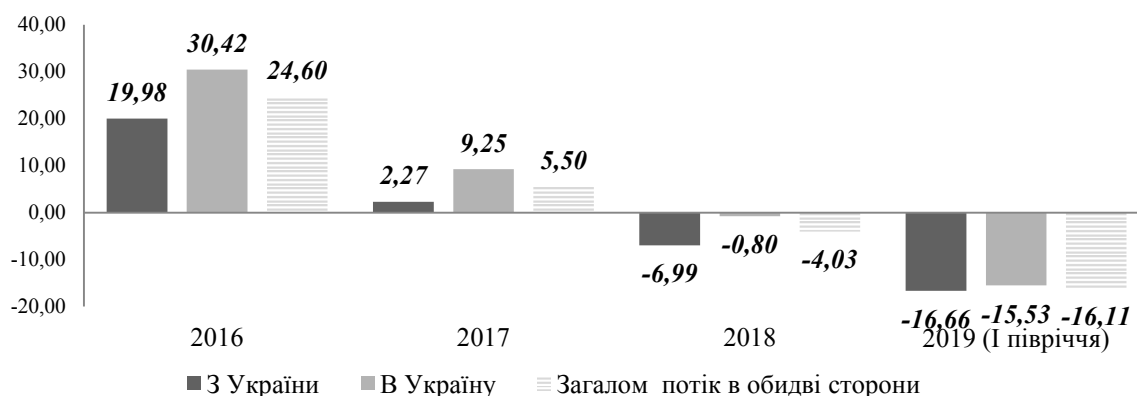
У структурі потоку вантажних ТЗ, що у 2015-2018 рр. і першій половині 2019-го перетнули ПП «Ужгород», переважав напрямок виїзду «з України» (рис. 2.22). Однак така перевага зберігала спадну тенденцію. Частка вантажних ТЗ у напрямку виїзду «з України» у загальному потоці цього виду транспорту у 2018 р. становила 50,5%, тоді як у 2015-му – 55,8%.



**Рис. 2.22. Структура потоку вантажних ТЗ через ПП «Ужгород», %**

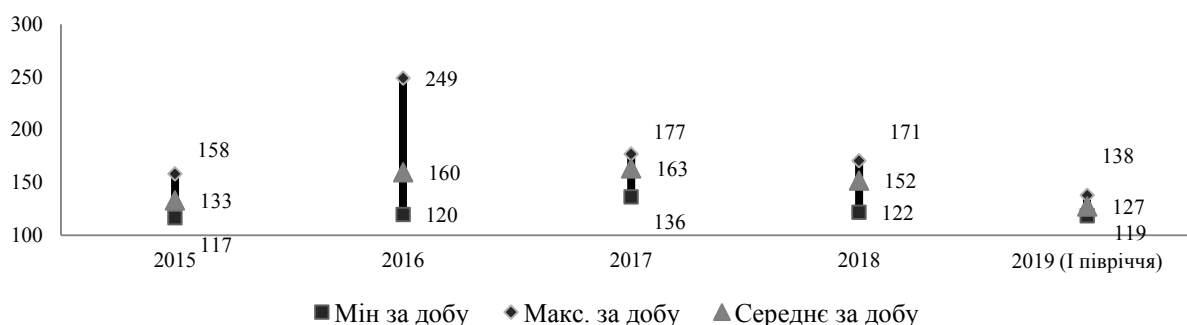
Упродовж 2016-2018 рр. стрімко зменшилась активність вантажних ТЗ в обох напрямках руху (рис. 2.23). Зокрема, у 2017 р., порівняно з 2016-м, темп приросту загальної кількості вантажних ТЗ, що перетнули пункт пропуску, зменшився з 24,60% до 5,50%. У 2018 р. зниження цього показника становило 4,03%. У першому півріччі 2019 р., порівняно з

аналогічним періодом 2018-го, перетин кордону через ПП «Ужгород» вантажними ТЗ зменшився на 16,11%.

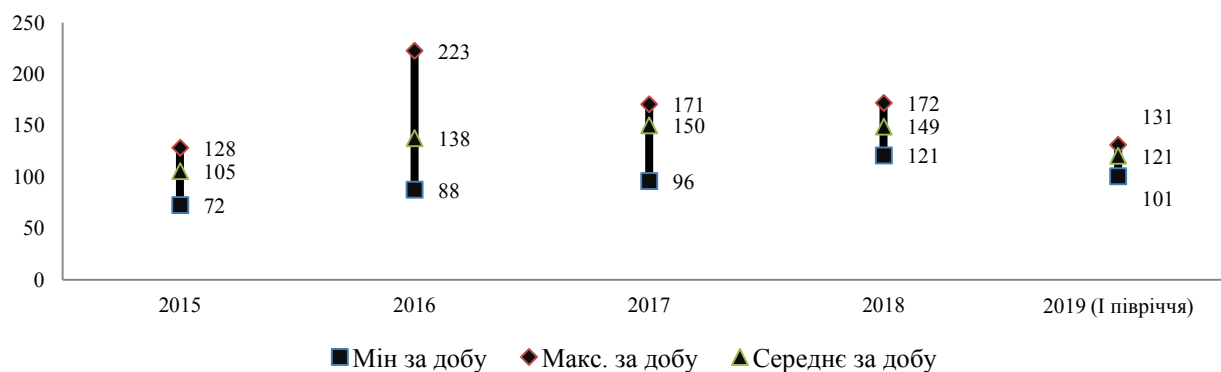


**Рис. 2.23. Темп приросту/зниження потоків вантажних ТЗ через ПП «Ужгород», %**

Подібні тенденції характерні для руху вантажних ТЗ за напрямками і «виїзд», і «в'їзд». Однак темпи приросту/зниження показників в'їзду вантажних ТЗ «в Україну» у 2015-2018 рр. (окрім 2017-го) були вищими. Аналогічна ситуація з динамікою показників середньої, максимальної та мінімальної добової кількості цього виду ТЗ, що перетинали ПП «Ужгород» у 2015-2018 рр. і першому півріччі 2019-го у двох напрямках (рис. 2.24-2.25). У 2018 р. максимальна кількість вантажних ТЗ, що перетнули цей пункт пропуску, становила 171 одиницю, тоді як у 2016-му – 249. Середня добова кількість вантажних ТЗ становила, відповідно, 152 і 160, а мінімальна – 122 і 120.



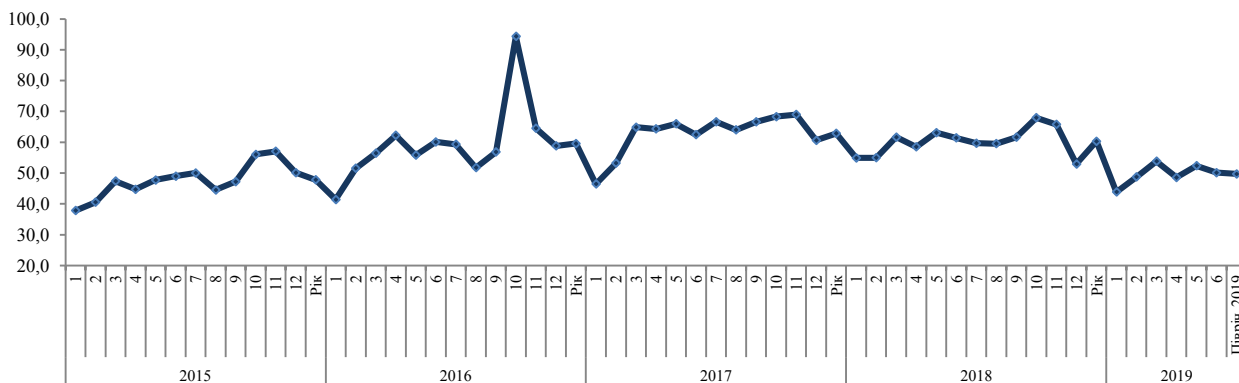
**Рис. 2.24. Показники виїзду вантажних ТЗ «з України» через ПП «Ужгород», од.**



**Рис. 2.25. Показники в'їзду вантажних ТЗ «в Україну» через ПП «Ужгород», од.**

Середня добова кількість вантажних ТЗ за напрямком виїзду «з України» упродовж 2015-2018 рр. та першому півріччі 2019 р. дещо перевищувала відповідний показник за напрямком в'їзду «в Україну». Зокрема, у 2018 р. таке перевищення становило 3 одиниці (проти 28-ми у 2015-му), а у першому півріччі 2019-го – 7 одиниць.

Помісячна добова активність вантажних ТЗ на ПП «Ужгород» в аналізованих роках була дуже нерівномірною, але прослідковувались пікові періоди: березень, травень та жовтень-листопад (рис. 2.26). Так, у жовтні 2016 р. рівень добової завантаженості у категорії вантажних ТЗ досяг 94,3% від проектного рівня. У травні 2018 р. рівень фактичної завантаженості (порівняно з проектною) становив 63,1%, а у жовтні – 68,0%. У березні 2019 р. значення цього показника склало 53,8%, а у травні – 52,3%.



**Рис. 2.26. Рівень добової завантаженості ПП «Ужгород» у категорії вантажних ТЗ у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

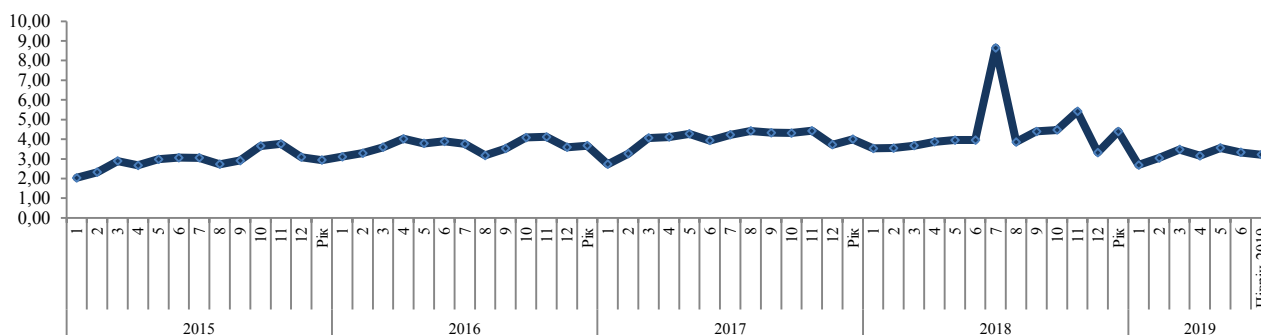
Темп приросту загального обсягу вантажопотоку через цей пункт пропуску у 2015-2018 рр. знизився з 25,06% у 2015 р., до 10,07% у 2018-му, а у першому півріччі 2019-го (порівняно з відповідним періодом 2018-го) темп зниження цього показника склав 14,54% (рис. 2.27).



**Рис. 2.27. Темп приросту/зниження вантажопотоків через ПП «Ужгород», %**

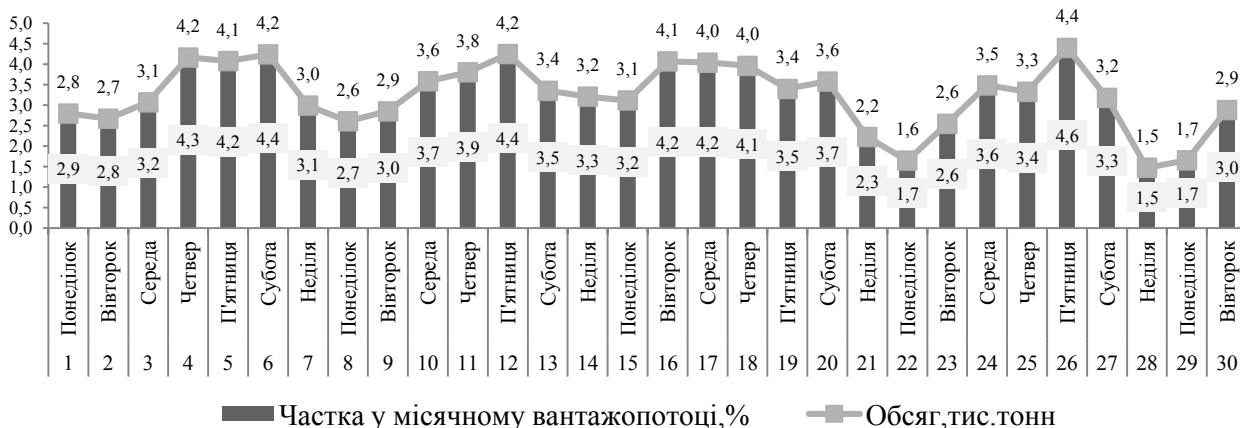
Загальний добовий вантажопотік через ПП «Ужгород» у розрізі місяців упродовж 2015-2018 рр. був найвищим у листопаді, (у 2018 р. ще й у липні), а найнижчим – у січні (рис. 2.28). Водночас рівень добового помісячного вантажопотоку за аналізований період зазнав суттєвих змін у напрямку зростання. Так, у 2015 р. найвище значення добового вантажопотоку становило 3,76 тис. тонн, у 2016-му – 4,12 тис. тонн, 2017-му – 4,43 тис. тонн, а у 2018-му – 5,41 тис. тонн у листопаді та 8,65 тис. тонн у липні. У першому півріччі 2019 р. *найвищий*

добовий вантажопотік зафіксовано у травні (3,56 тис. тонн), а найнижчий – у січні (2,69 тис. тонн).



**Рис. 2.28. Добовий вантажопотік через ПП «Ужгород» у розрізі років і місяців, тис. тонн**

Циклічність загального вантажопотоку через ПП «Ужгород» спостерігалась і за днями тижня (рис. 2.29). До прикладу, у квітні 2019 р. найвищий вантажопотік (понад 4 тис. тонн) спостерігався у другій половині кожного тижня, тоді як найнижчий – у першій половині кожного тижня, зокрема: понад 2 тис. тонн у перших двох тижнях та понад 1,5 тис. тонн – у третьому і четвертому тижні місяця.



**Рис. 2.29. Показники вантажопотоку через ПП «Ужгород» у квітні 2019 р.**

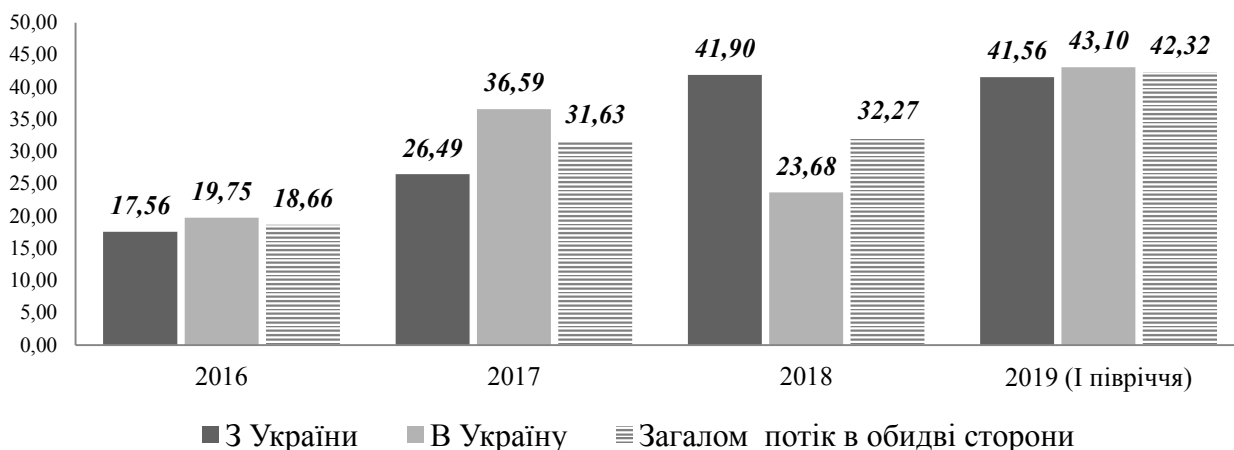
У квітні 2019 р. найвищий вантажопотік через ПП «Ужгород» зафіксовано у п'ятницю 26-го числа – 4,6 тис. тонн або 4,4% від загального вантажопотоку у цьому місяці, а найнижчий – у понеділок 22-го і 29-го числа – 1,7 тис. тонн або 1,6% відповідно. Необхідно зазначити, що 28 квітня 2019 р. православні християни святкували Великдень. Таким чином, найвищий і найнижчий вантажопотоки (26-го і 29-го квітня) були зумовлені зміною активності на пункті пропуску у перед- і святковий періоди.

Таким чином, на прикладі вантажо- і пасажиропотоку квітня 2019 р. можна зробити висновок про те, що активність на ПП «Ужгород» залежить не тільки від сезонності (весна, осінь) та інших макроекономічних чинників, але й днів тижня і наявності святкових періодів.

У структурі потоку автобусів через ПП «Ужгород» у 2018 р. переважала частка напрямку виїзду «з України», тоді як у 2015-2017 рр. – в'їзду «в Україну». У першому півріччі 2019 р. (як і у 2018 р.) частка автобусів, що перетнули цей пункт пропуску за напрямком виїзду «з України», становила 50,6%. Необхідно відзначити, що напрямки потоку автобусів загалом є найбільш збалансованими. Це може зумовлюватись тим, що через ПП «Ужгород» курсують в основному рейсові автобуси, які передбачають рух в обох напрямках.



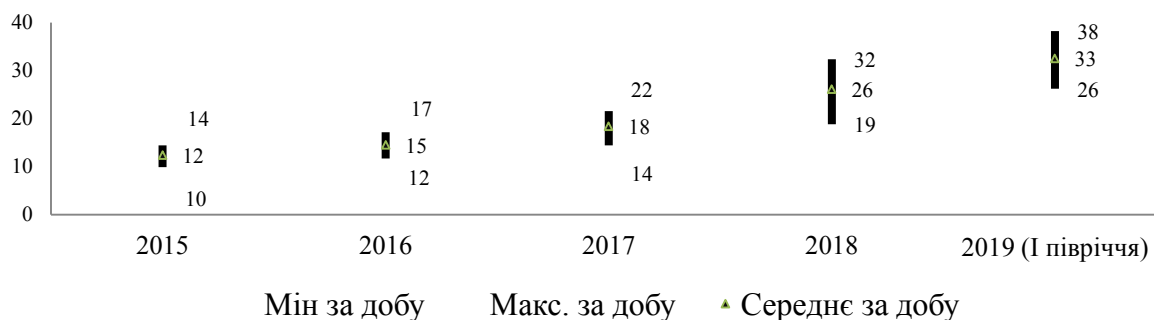
Також доцільно відмітити значну активізацію потоку автобусів через цей пункт пропуску, що ілюструє відповідна динаміка (рис. 2.30). Зокрема, темп приросту загального потоку автобусів через ПП «Ужгород» у 2018 р. досяг 32,27% проти 17,56% у 2015-му. У першому півріччі 2019 р. таке зростання становило 42,32%. Характерною особливістю руху автобусів через цей пункт пропуску у першому півріччі 2019 р. є приблизно однаковий темп приросту значень показника перетину кордону в обох напрямках.



**Рис. 2.30. Темп приросту/зниження потоків автобусів ТЗ через ПП «Ужгород», %**

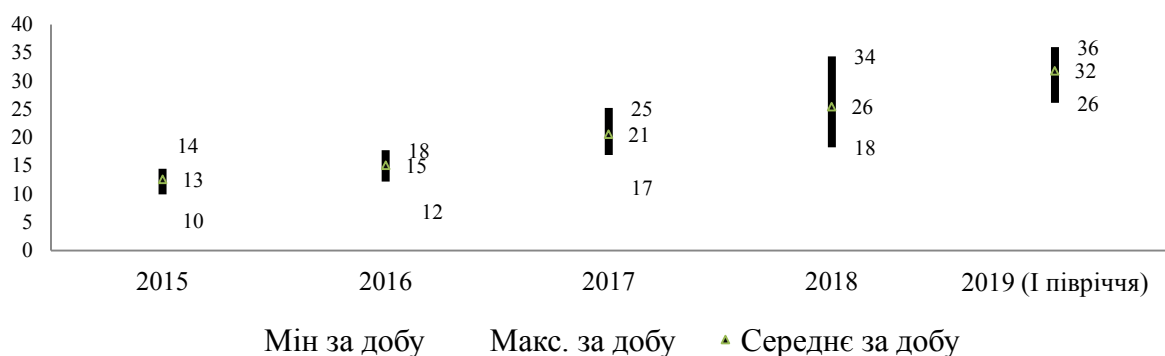
Таким чином, наведена динаміка руху автобусів ілюструє суттєву активізацію (збалансовану в обох напрямках) потоків цього виду ТЗ через ПП «Ужгород». Наближено збалансована структура і динаміка потоків у 2018 р. та першому півріччі 2019 р. може зумовлюватись невисокою часткою транзитних автобусів, курсування яких не є постійним. Звідси випливає висновок – зростання активності перетину українсько-словацького кордону автобусами через ПП «Ужгород» є сталим.

Ще одним підтвердженням посилення ролі ПП «Ужгород» у забезпеченні руху автобусів через названу ділянку кордону є суттєве зростання добової середньої, максимальної і мінімальної кількості автобусів, що перетнули цей пункт пропуску за кожним із напрямків (рис. 2.31-2.32).



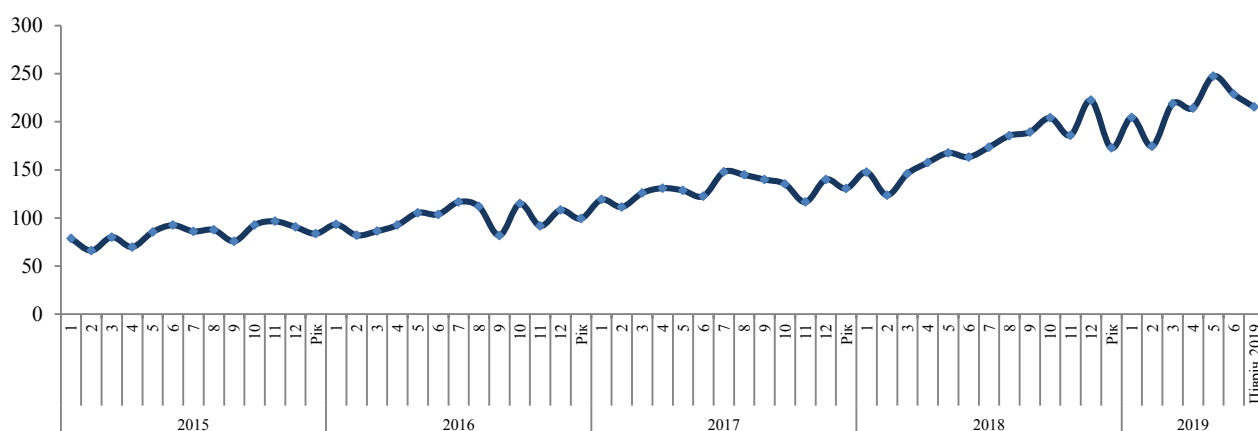
**Рис. 2.31. Показники виїзду автобусів «з України» через ПП «Ужгород», од**

Так, середня кількість автобусів, що перетнули ПП «Ужгород» у напрямку виїзду «з України» у 2018 р. становила 26 одиниць (проти 12-ти у 2015-му), а у першому півріччі 2019-го досягла 33-х. Окрім того, ознакою збалансованості та сталого характеру цих транспортних потоків є однакова добова середня кількість автобусів у 2018 р. (26 одиниць) за кожним напрямком.



**Рис. 2.32. Показники в'їзду автобусів «в Україну» через ПП «Ужгород», од.**

Рівень фактичної помісячної добової завантаженості (порівняно з проектною) ПП «Ужгород» у категорії автобусів упродовж аналізованого періоду був нестабільним, однак, чітких сезонних чи циклічних змін не спостерігалось (рис. 2.33).



**Рис. 2.33. Рівень добової завантаженості ПП «Ужгород» у категорії автобусів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Зокрема, у 2015 р. пікове значення добової завантаженості зафіксовано у листопаді – 29 одиниць за добу або 96 % від проектного рівня, у 2016-му – у липні (35 одиниць або 117%), у 2018-му – у грудні (67 одиниць або 223%), а у першому півріччі 2019-го – у травні (74 одиниць або 248%).

**Географія перетинів державного кордону.** З огляду на те, що всі потоки через ПП «Ужгород» здійснюються за допомогою транспортних засобів (легкових і вантажних автомобілів, а також автобусів), важливими є результати аналізу географічної складової такого руху.

У 2018 р. із загальної кількості перетинів ПП «Ужгород» транспортними засобами (за обома напрямками) на транзитний потік через Україну припало 12,65%. За останні два роки частка потоку цієї категорії у структурі загального потоку ТЗ зменшилась на 4,87%.

Упродовж 2016-2018 рр. транспортні засоби, що забезпечували переміщення пасажирів і вантажів через ПП «Ужгород» «з України», найчастіше прямували до Словаччини. Частка цієї країни у потоці ТЗ, у яких країною *відправлення* була Україна, за два останні роки зросла на 4,42% (табл. 2.14). Окрім Словаччини, вагому частку у географічній структурі цього потоку займали Австрія, Чехія, Німеччина та Італія. Однак частка Австрії за аналізований період збільшилась на 3,7%, тоді як вагомість решти названих країн у такій структурі мала спадну тенденцію.

Таблиця 2.14

## ТОП-5 країн за часткою у потоках ТЗ через ПП «Ужгород», %

Потік ТЗ «з України»				Потік ТЗ «в Україну»			
Країна	2016	2017	2018	Країна	2016	2017	2018
Словаччина	32,71	32,23	37,13	Словаччина	41,96	38,90	33,62
Австрія	9,70	7,37	13,37	Австрія	10,63	6,90	11,08
Чехія	14,20	11,45	12,43	Чехія	11,53	12,12	13,11
Німеччина	12,60	15,19	11,83	Італія	9,40	8,15	7,43
Італія	11,50	9,59	5,42	Угорщина	6,60	8,11	6,00

Транспортні засоби, що у 2016-2018 рр. прямували «в Україну» через ПП «Ужгород», найчастіше відправлялись зі Словаччини, Австрії, Чехії, Італії та Угорщини. Проте частка Словаччини у названому потоці скоротилась на 7,38%. Також відбулось зменшення часток Німеччини та Італії – на 1,97% і 0,57% відповідно. Натомість частка Чехії у цьому потоці збільшилась на 1,57%, а Австрії – на 0,46%.

У географічній структурі *транзитного потоку ТЗ* через ПП «Ужгород» за виїздом «з України» незмінно домінує Російська Федерація, проте її частка має тенденцію до зменшення (табл. 2.15). Аналогічна тенденція стосується й Білорусі та інших країн СНД, зокрема, Казахстану і Узбекистану. Натомість у названій структурі стабільно зростає частка Молдови, а також Туреччини і Швейцарії.

Таблиця 2.15

## ТОП-5 країн за часткою у транзитних потоках ТЗ через ПП «Ужгород», %

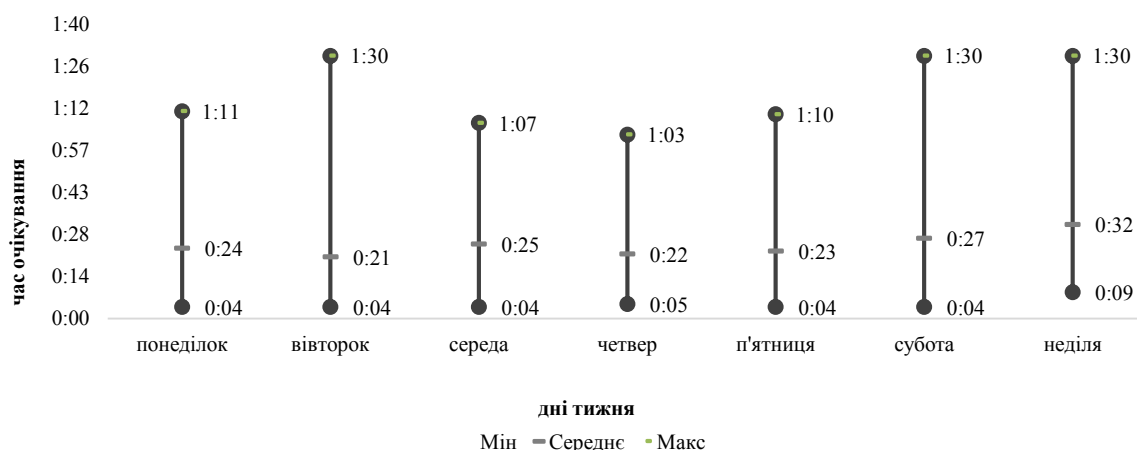
Транзит за виїздом «з України»					
Країна	2016	Країна	2017	Країна	2018
Російська Федерація	78,75	Російська Федерація	81,05	Російська Федерація	72,77
Білорусь	10,20	Білорусь	10,33	Білорусь	6,16
Молдова	3,41	Молдова	3,28	Молдова	5,19
Туреччина	1,72	Казахстан	1,31	Туреччина	4,76
Казахстан	1,47	Узбекистан	1,31	Швейцарія	2,86
Транзит за в'їздом «в Україну»					
Країна	2016	Країна	2017	Країна	2018
Італія	23,83	Угорщина	23,80	Словаччина	23,84
Словаччина	17,74	Словаччина	21,99	Угорщина	21,86
Угорщина	16,95	Італія	16,34	Італія	19,41
Чехія	12,81	Чехія	13,24	Чехія	10,97
Австрія	8,39	Австрія	8,02	Австрія	8,65

На відміну від транзитного потоку ТЗ через ПП «Ужгород» «з України», у протилежному напрямку («в Україну») у ньому домінують ТЗ із країн ЄС, передусім Словаччини, Угорщини, Італії, Чехії та Австрії. Варто відмітити тенденцію до зростання у названому потоці частки Словаччини – на 6,1% упродовж 2017-2018 рр.

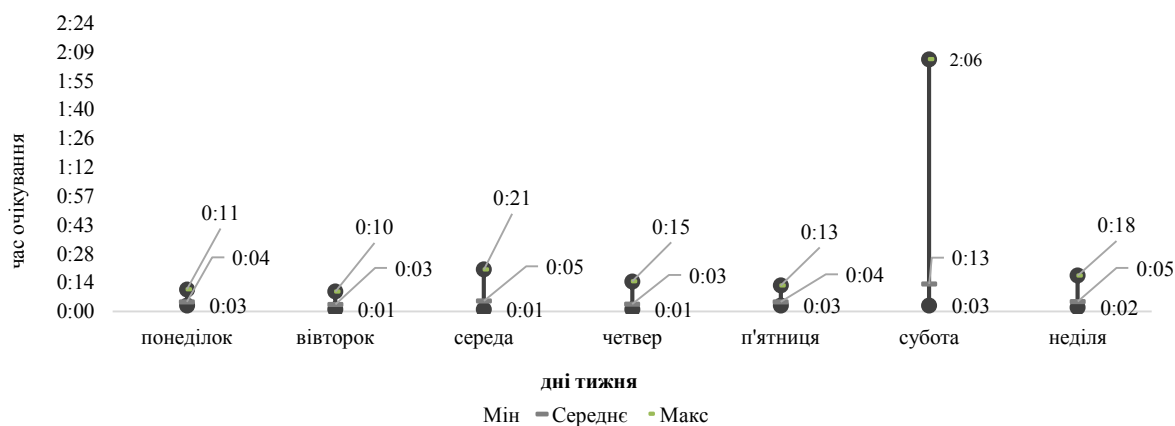
**Час очікування.** Одним із ключових критеріїв діяльності будь-якого пункту пропуску і рівня його завантаженості є час, який затрачається на перетин кордону через цей пункт. При цьому важливо враховувати час очікування в обох напрямках (виїзду «з України» і в'їзду «в Україну») за годинами доби і днями тижня, а також за категоріями транспорту (легкові автомобілі, вантажні ТЗ). За результатами спостереження, яке проводилось на ПП «Ужгород» упродовж 21.07.2019 – 26.08.2019, можна підвести такі аналітичні підсумки.

Упродовж днів тижня (окрім суботи) названого періоду максимальне і середнє значення часу очікування *легкових автомобілів* на ПП «Ужгород» за напрямком виїзду «з України»

суттєво перевищувало відповідні показники напрямку в'їзду «в Україну» (рис. 2.34-2.35). Мінімальні значення цього показника (окрім неділі і середи) відрізнялись не суттєво.



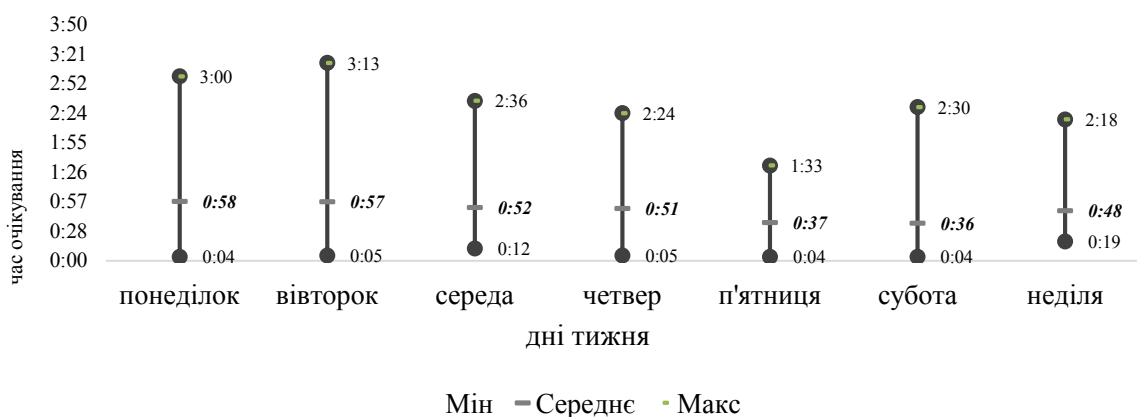
**Рис. 2.34. Показники часу очікування легкових автомобілів на ПП «Ужгород» при виїзді «з України» упродовж 21.07. – 26.08.2019 року, год**



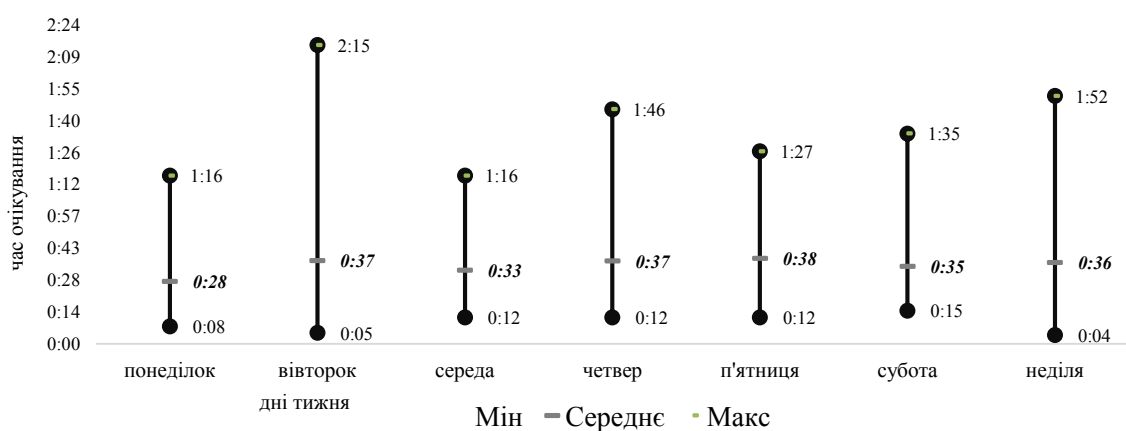
**Рис. 2.35. Показники часу очікування легкових автомобілів на ПП «Ужгород» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год**

Зокрема, максимальне значення часу очікування легкових автомобілів за напрямком виїзду «з України» у вівторок, суботу і неділю становило 1,30 год, а у решти днів – близько 1,10 год. Натомість аналогічний показник за напрямком в'їзду «в Україну» упродовж днів тижня (окрім суботи) знаходився у діапазоні 0,11÷0,21 год. У суботу (що є можливим винятком у періоді дослідження) максимальне значення часу очікування легкових автомобілів на в'їзді «в Україну» досягло 2,06 год. Таким чином, якщо не враховувати суботу, максимальне значення часу очікування легкових автомобілів на цьому пункті пропуску за напрямком виїзду «з України» у понад 5 разів перевищувало значення відповідного показника за напрямком в'їзду «в Україну». Подібна ситуація спостерігалась і за середнім значенням цього показника.

Максимальне і середнє значення часу очікування *вантажних ТЗ* (як і легкових автомобілів) на виїзді «з України» упродовж днів тижня досліджуваного періоду часу перевищували відповідні показники за напрямком в'їзду «в Україну» (рис. 2.36-2.37).



**Рис. 2.36. Показники часу очікування вантажних ТЗ на ПП «Ужгород» на виїзді «з України» упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год**



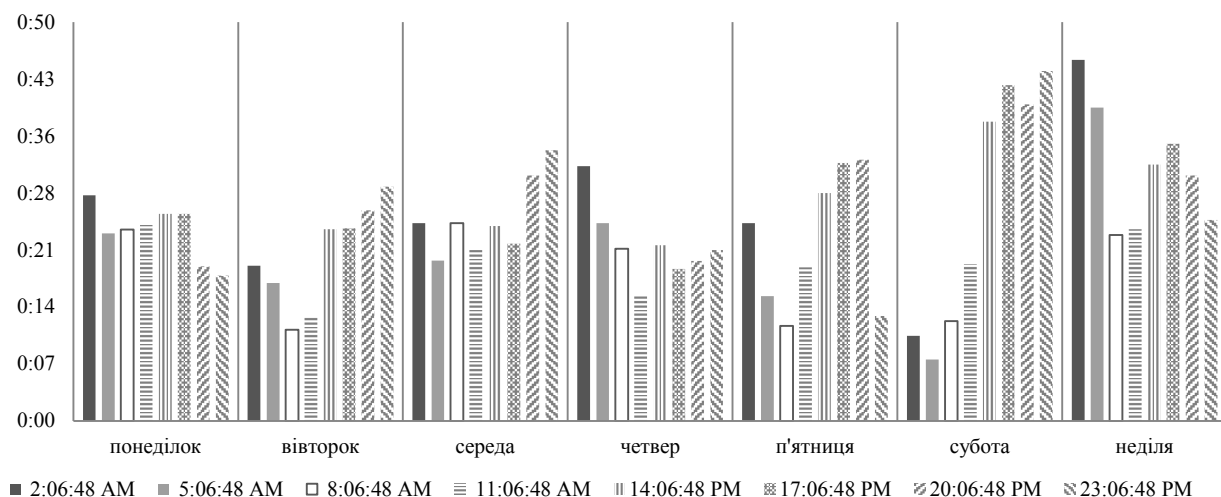
**Рис. 2.37. Показники часу очікування вантажних ТЗ на ПП «Ужгород» на в'їзді «в Україну» упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год**

Так, максимальне значення часу очікування вантажних ТЗ у понеділок і вівторок становило 3,0 і 3,13 год., а решти днів тижня – 1,33÷2,36 год. Однак за напрямком в'їзду в Україну цей показник у вівторок становив 2,15 год., а у решті днів тижня – 1,16÷1,52 год. Таким чином, максимальне значення часу очікування вантажними ТЗ на виїзді з України перевищувало показник на в'їзді у понеділок у 2,37 рази (або 1,44 год), у середу – 2,05 рази (або 1,20 год), а у решті днів тижня – від понад 1,07 рази (0,06 год) у п'ятницю – до 1,43 рази (0,58 год) у вівторок.

Подібні особливості були характерні і для середнього часу очікування вантажних ТЗ на ПП «Ужгород». Зокрема, у понеділок значення цього показника на виїзді «з України» перевищувало значення показника на в'їзді у 2,05 рази (0,29 год), а у решті днів тижня це перевищення становило від 1,05 рази (0,01 год) у суботу – до 1,57 рази (0,19 год.) у середу. Винятком була п'ятниця, оскільки цього дня середній час очікування на виїзді «з України» на 0,01 год. був коротшим за час очікування на в'їзді «в Україну». Різниця між мінімальними значеннями часу очікування вантажними ТЗ за цими напрямками була порівняно незначною – найвища у суботу (0,11 год.)

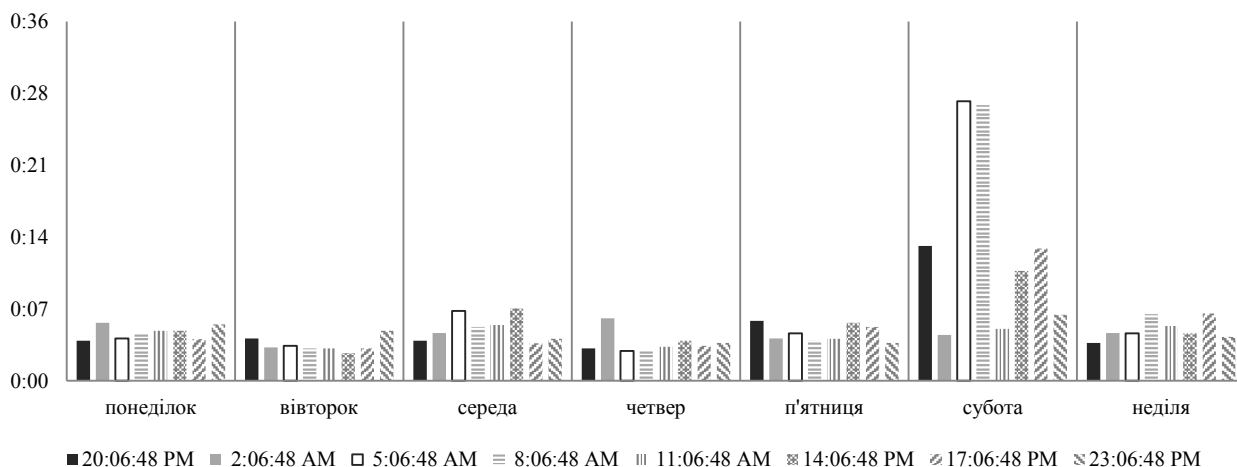
Значне переважання часу очікування легковими автомобілями на ПП «Ужгород» за напрямком виїзду «з України» над напрямком в'їзду «в Україну» упродовж 21.07. – 26.08.2019 р. спостерігалось і в окремі години доби (рис. 2.38). Окрім того, виявлено значну відмінність

між тривалістю очікування легковими автомобілями на цьому пункті пропуску за кожним із напрямків залежно від часу доби. До прикладу, у понеділок найвищий час очікування легковими автомобілями на виїзді «з України» зафіксовано з 2:00 до 17:00, а у вівторок – з 14:00 до 23:00. Загалом упродовж тижня найвищий час очікування зафіксовано у суботу з 14:00 до 23:00 та у неділю з 2:00 до 5:00.



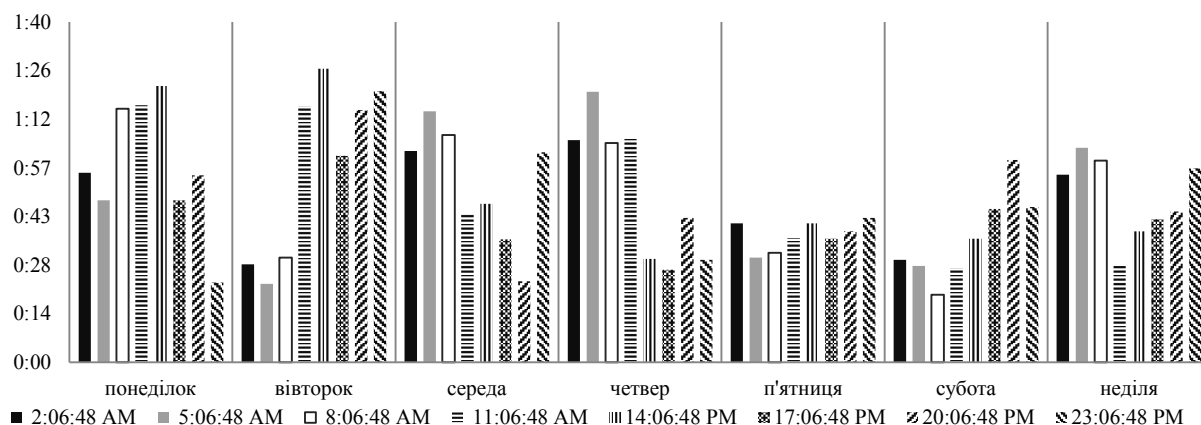
**Рис. 2.38. Середній час очікування легковими автомобілями на ПП «Ужгород» на виїзді «з України» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07 – 26.08.2019 р., год.**

На відміну від виїзду «з України», за напрямком в'їзду «в Україну» стрімкої динаміки у часі очікування легковими автомобілями на пункті пропуску упродовж тижня (окрім суботи), залежно від часу доби, не спостерігалось. Так, до прикладу, з неділі до п'ятниці час очікування легковими автомобілями на в'їзді «в Україну» упродовж доби коливався у межах 0,03÷0,07 год. У суботу цей діапазон знаходився у проміжку 0,04÷0,28 год.



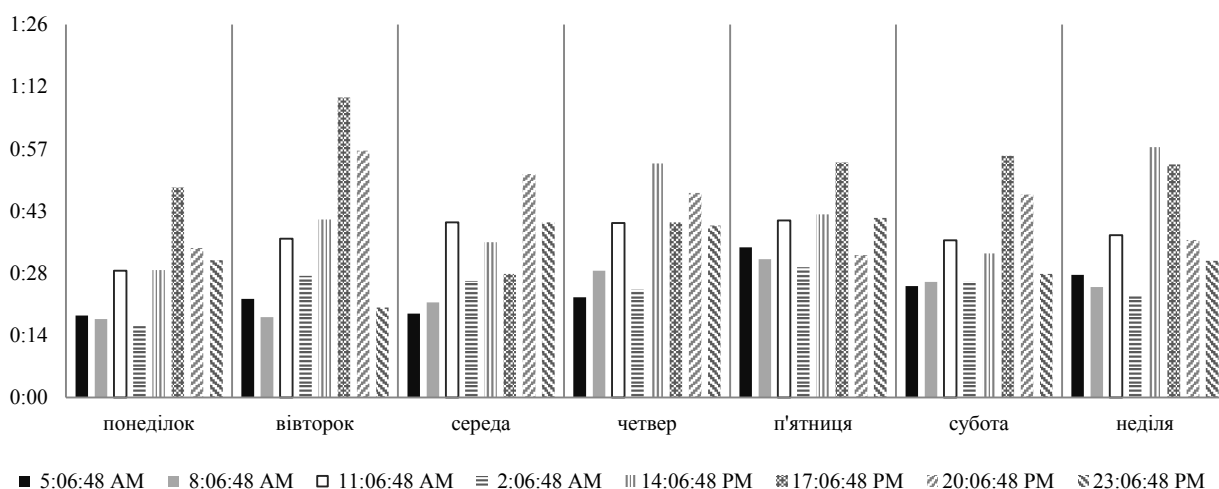
**Рис. 2.39. Середній час очікування легковими автомобілями на ПП «Ужгород» на в'їзді «в Україну» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год.**

Час очікування вантажними ТЗ засобами на ПП «Ужгород» за напрямком виїзду «з України» упродовж доби також суттєво перевищував показник за напрямком в'їзду «в Україну» (рис. 2.40-2.41).



**Рис. 2.40. Середній час очікування вантажними ТЗ на ПП «Ужгород» на виїзді з України у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., год.**

Необхідно відмітити, що час очікування вантажними ТЗ упродовж часу доби і днів тижня за обома напрямками був дуже динамічним. Зокрема, у понеділок значення цього показника на виїзді «з України» знаходилося у діапазоні  $0,23 \div 1,21$  год., а у суботу –  $0,20 \div 1,00$  год. Приблизно такі ж перепади часу очікування вантажними ТЗ фіксувались і на в'їзді «в Україну». Загалом кожного дня тижня найвище і найменше значення показника часу очікування вантажними ТЗ на ПП «Ужгород» за обома напрямками і в різні періоди доби були різними, чітких циклів не фіксувалось.

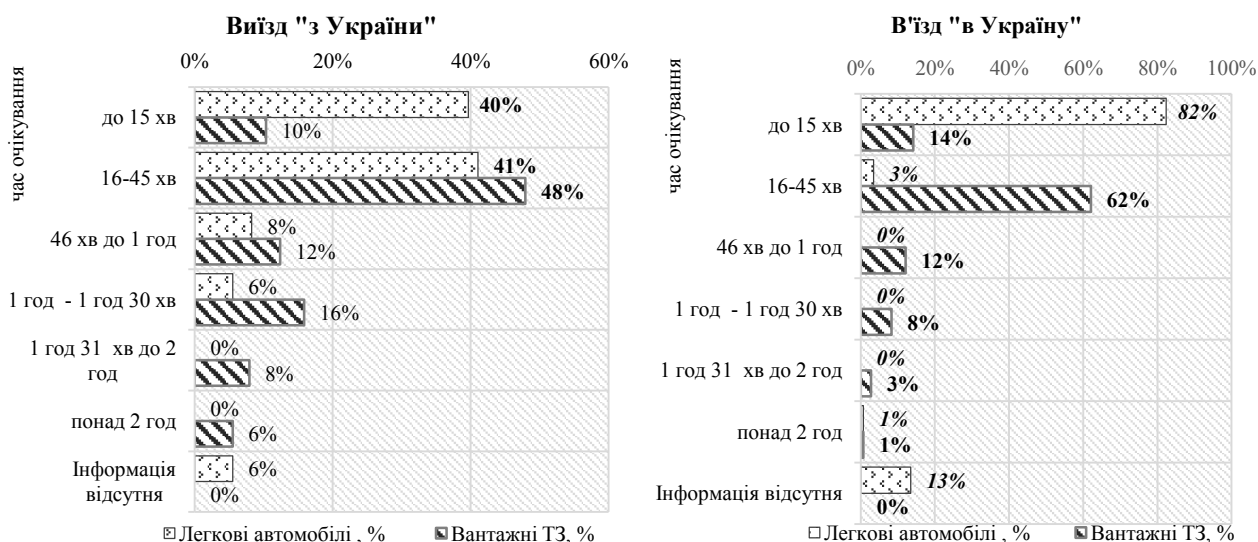


**Рис. 2.41. Середній час очікування вантажними ТЗ на ПП «Ужгород» на в'їзді «в Україну» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07. – 26.08.2019 року, год.**

Підсумовуючи результати моніторингу часу очікування легковими автомобілями і вантажними ТЗ на ПП «Ужгород» упродовж 21.07. – 26.08.2019 року за кожним із напрямків, можна зробити такі висновки:

серед легкових автомобілів, що перетинали цей пункт пропуску у названому періоді на виїзді «з України», 40% відсотків очікували до 15 хв., 41% –  $16 \div 45$  хв., тоді як на в'їзді «в Україну» час очікування 82% потоку легкових автомобілів становив до 15 хв. (рис. 2.42);

серед вантажних ТЗ на виїзді «з України» найвища частка (48%) припадала на ті, що очікували  $16 \div 45$  хв., а частка вантажних ТЗ, які очікували аналогічний період часу ( $16 \div 45$  хв.) на виїзді «з України», становила 62%.



**Рис. 2.42. Структура потоку легкових автомобілів і вантажних ТЗ за часом очікування на ПП «Ужгород» у розрізі напрямків руху упродовж 21.07. – 26.08.2019 р., %**

Таким чином, наведена структура потоку легкових автомобілів і вантажних ТЗ (за часом очікування) є підтвердженням суттєво більшого часу, який витрачається цими транспортними засобами при перетині ПП «Ужгород» на виїзді «з України», порівняно з протилежним напрямком.

Результати проведених оцінок підтвердили наявність взаємозалежності між часом очікування транспортних засобів на пункті пропуску і кількістю перетинів кордону у тому чи іншому напрямку – що менший час очікування, то більша кількість транспортних засобів (усіх категорій) перетинає кордон. Так, у першому півріччі 2019 р. кількість легкових автомобілів, які перетнули ПП «Ужгород» за напрямком виїзду «з України» на 6,7% (або 4886 од.) була меншою за відповідний показник на в'їзді «в Україну», а у структурі потоку легкових автомобілів частки цих напрямків становили 48,3% і 51,7% відповідно. Окрім того, максимальне значення кількості легкових автомобілів, які у першому півріччі 2019 р. за добу перетинали ПП «Ужгород» за напрямком виїзду «з України», на 17,20% (або 70 од.) було меншим за аналогічний показник напрямку в'їзду «в Україну». Подібні тенденції спостерігались і за середнім, і за мінімальним значеннями цих показників.

Натомість кількість вантажних ТЗ, що у першому півріччі 2019 р. перетнули цей пункт пропуску на виїзді «з України», на 5,6% (або 1223 од.) була більшою, ніж на в'їзді «в Україну», а співвідношення між частками цих напрямків у структурі потоку вантажних ТЗ становило 51,3% і 48,7%. Максимальне, середнє і мінімальне значення кількості вантажних ТЗ, що за добу у першому півріччі 2019 р. перетнули цей пункт пропуску на виїзді «з України», дещо перевищували відповідні показники на в'їзді «в Україну». Окрім того, важливо наголосити, що у структурі вантажопотоку першого півріччя 2019 р. вища частка (50,06%) припадала на в'їзний потік.

Загалом порівняння обсягів потоку легкових автомобілів, вантажних ТЗ, вантажопотоку, а також показників добового навантаження у розрізі напрямків з відповідними розглянутими показниками часу очікування на ПП «Ужгород» аргументує такий висновок.

Основною причиною меншої кількості легкових автомобілів та вантажопотоку, що за добу перетнули ПП «Ужгород» на виїзді «з України», є суттєво вищий час очікування за цим напрямком. Причинами такої ситуації можуть бути організаційні, комунікаційні, технічні



аспекти, людський фактор чи інші чинники, пов'язані із внутрішньою діяльністю цього пункту пропуску при забезпеченні переміщення названих категорій у виїзному напрямку. Звідси випливає, що пришвидшення належного контролю і обслуговування легкових автомобілів, збільшення вантажопотоку та руху вантажних ТЗ у напрямку виїзду «з України» потребує розширення технічних можливостей та людських ресурсів (або зниження рівня навантаження) на ПП «Ужгород» шляхом відкриття нових пунктів пропуску на цій ділянці кордону.

Також варто наголосити, що зростання вантажопотоку на виїзді «з України» зумовлює зростання вітчизняного товарного експорту, а також сприяє підвищенню ролі України у міжнародній транспортно-логістичній системі, що, своєю чергою, є одним із пріоритетів розвитку національної економіки. Відтак, зниження рівня навантаження та часу очікування транспортними засобами на ПП «Ужгород» відповідає поточним та стратегічним економічним пріоритетам держави і може безпосередньо (чи опосередковано) позитивно відобразитись на соціально-економічній становищі Закарпатської області.

**Висновки.** Підсумовуючи результати проведених аналітичних оцінок, можна констатувати, що ПП «Ужгород» є одним із основних шляхів переміщення пасажирів, транспортних засобів і вантажів на українсько-словацькому кордоні. Цей пункт пропуску виконує важливу роль у забезпеченні зовнішньоекономічних операцій України та обслуговуванні міжнародних транспортних шляхів, а відтак, і у розвитку потенціалу вітчизняної транспортної системи.

Фактична завантаженість ПП «Ужгород» за ключовими транспортними потоками (автобусними і вантажних ТЗ) має стійку тенденцію до зростання. Наростаюча активність та рівень завантаженості на цьому пункті пропуску дають підстави стверджувати, що у короткостроковій перспективі, окрім потоку автобусів (як це вже є на сьогодні), повного перевантаження можуть досягнути й інші потоки транспортних засобів та переміщення вантажів. У підсумку, можуть суттєво погіршитись умови та зрости час обслуговування потоків через названу ділянку кордону. Все це, з огляду на ключову роль ПП «Ужгород» на українсько-словацькому кордоні, може негативно відобразитись на розвитку зовнішньоекономічної діяльності Закарпатської області та України, передусім у сегменті співробітництва зі Словаччиною, транскордонного розвитку регіону, потенційної економічної вигоди України від обслуговування ключових транспортно-логістичних потоків між Європою і Азією.

## **2.4. Аналіз функціонування ПП «Павлове - Матьовце»**

**ПП «Павлове»** – міжнародний залізничний пункт пропуску через державний кордон України на кордоні зі Словаччиною. Характер перевезень – вантажний. Цей пункт пропуску діє з 1961 р., з українського боку він розташований поблизу села Палло в Ужгородському районі. У с. Палло (колишня назва – Павлово) проживає понад 420 осіб, густота населення становить близько 700 осіб/км<sup>2</sup>. Відстань від села до обласного (і районного) центру – м. Ужгород – становить 11,5 км.

Транспортне сполучення із пропускним пунктом:

залізничне: від станцій Чоп та Ужгород;

автомобільне: зі Львова – міжнародним автошляхом М-06 або національним Н-13 до Ужгорода, далі – обласним О 071208.

На словацькому боці переходу знаходиться **ПП «Матшовце»**. Пункт пропуску розташований у с. Матшовське Війковце, в окрузі Міхаловце Кошицького краю. Округ Міхаловце включає 3 міста і 75 сіл; у ньому проживає близько 111 тис. осіб. В окрузі прокладені автомобільні шляхи 3-х категорій: автошляхи I категорії – 48,874 км, II категорії – 144,942 км, III категорії – 222,825 км. У 2020 р. планується завершення добудови автомагістралі D-1<sup>11</sup>. Односмугове шосе з'єднає Міхаловце з українським кордоном.

Село Матшовське Війковце виникло унаслідок з'єднання сіл Капушанські Війковце і Матшовце у 1964 р. У ньому проживає близько 600 осіб. Транспортне сполучення – залізницею та автошляхом 552 у напрямку Вельке Капушани, населення якого становить близько 10 тис. осіб. У цьому місті знаходиться однойменна газорозподільна станція, на яку через Україну потрапляє російський експортний газ, який далі прямує до країн Європи.

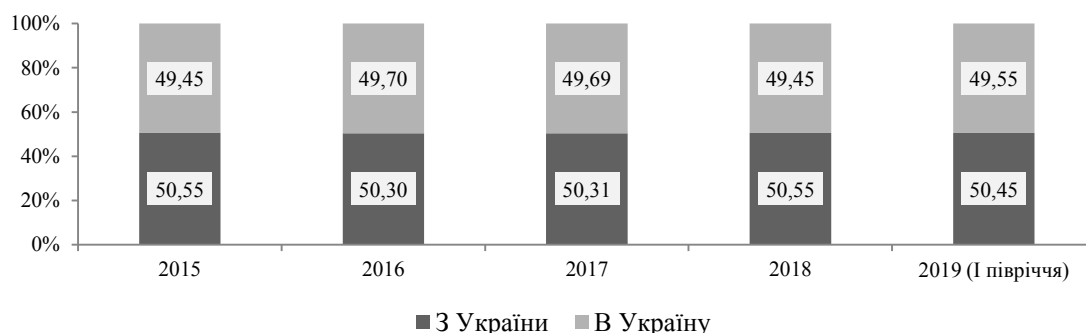
**Проектна добова пропускна спроможність ПП «Павлове»** становить 990 вантажних вагонів. Упродовж 2015-2018 рр. рівень добової завантаженості у категорії вантажних вагонів на цьому пункті пропуску залишався відносно стабільним і становив 63÷64% (табл. 2.16). Однак у першому півріччі 2019 р. цей показник склав лише 28%.

**Таблиця 2.16**

**Середньодобова завантаженість ПП «Павлове»**

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		2019 I півріччя	
		факт	%	факт	%	факт	%	факт	%	факт	%
Залізничні вагони (вантажні)	990	624	63	636	64	635	64	624	63	280	28

У структурі потоків вантажних вагонів, що перетинали ПП «Павлове» упродовж аналізованого періоду, переважала частка виїзного потоку «з України», проте, цей показник знаходився на відносно сталому рівні, який не перевищував 50,55% (рис. 2.43). Таким чином, виїзний і в'їзний потоки «з України» і «в Україну» були достатньо збалансованими. Найбільша різниця між частками цих потоків становила 1,11% у 2015 і 2018 рр., а найнижча (0,60%) – у 2016-му. У першому півріччі 2019 р. частка виїзного потоку вантажних вагонів «з України» переважала в'їзний «в Україну» на 0,89%.

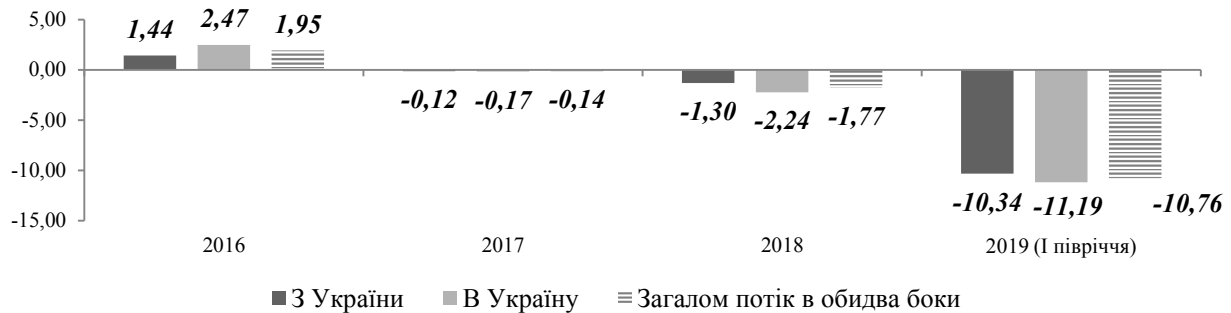


**Рис. 2.43. Структура потоку вантажних вагонів через ПП «Павлове», %**

Упродовж 2017-2018 рр. спостерігалось зменшення потоків вантажних вагонів через ПП «Павлове» (рис. 2.44). У 2018 р. це зменшення загалом (потоків в обидва боки) становило

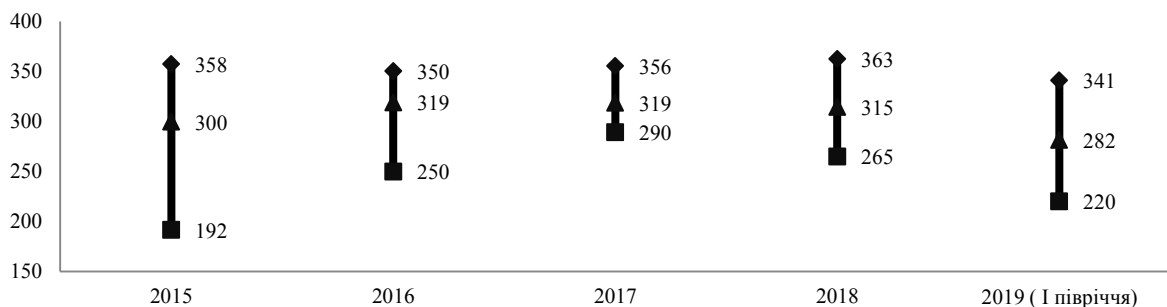
<sup>11</sup> D-1 є частиною європейських маршрутів: E-50, E-58, E-57, E-571 і гілкою Пан-Європейського коридору (Трієст) – Братислава – Жиліна – Кошице – Ужгород – (Львів).

1,77%, зокрема, виїзний потік «з України» скоротився на 1,30%, а в'їзний «в Україну» – на 2,24%. У першому півріччі 2019 р., порівняно з аналогічним періодом 2018-го, зменшення цих потоків перевищило 10%.



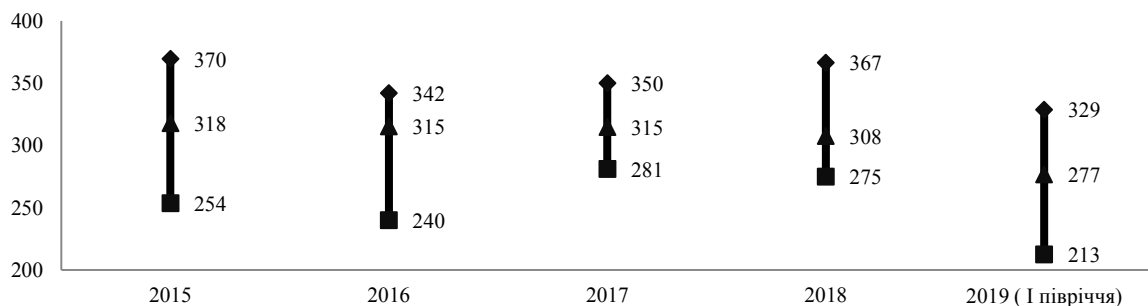
**Рис. 2.44. Темп приросту/зниження потоків вантажних вагонів через ПП «Павлове», %**

Змінний тренд активності руху вантажних вагонів через ПП «Павлове» відобразився і на окремих показниках мінімального, максимального та середнього значення цих потоків. Так, у 2018 р., порівняно з 2015-м, значення усіх трьох названих показників виїзного потоку вантажних вагонів «з України» суттєво зросли: мінімальне – на 38,31%, максимальне – на 1,47%, а середнє – на 4,94% (рис. 2.45). Однак, порівняно з 2017 р., збільшилось тільки максимальне значення виїзного потоку (на 2,0%), тоді як його мінімальне значення зменшилось на 8,5%, а середнє – на 1,3%.



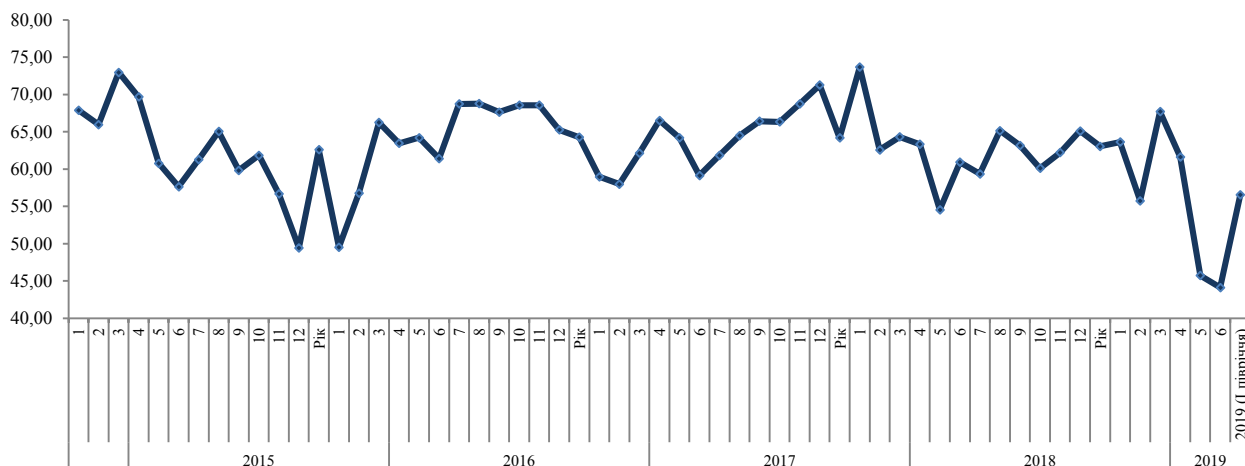
**Рис. 2.45. Показники виїзду вантажних вагонів «з України» через ПП «Павлове», од.**

Тенденції зміни мінімального, максимального і середнього значень в'їзного потоку вантажних вагонів «в Україну» тісно корелювали (за винятком 2016 року) із трендами виїзного потоку «з України» (рис. 2.46).



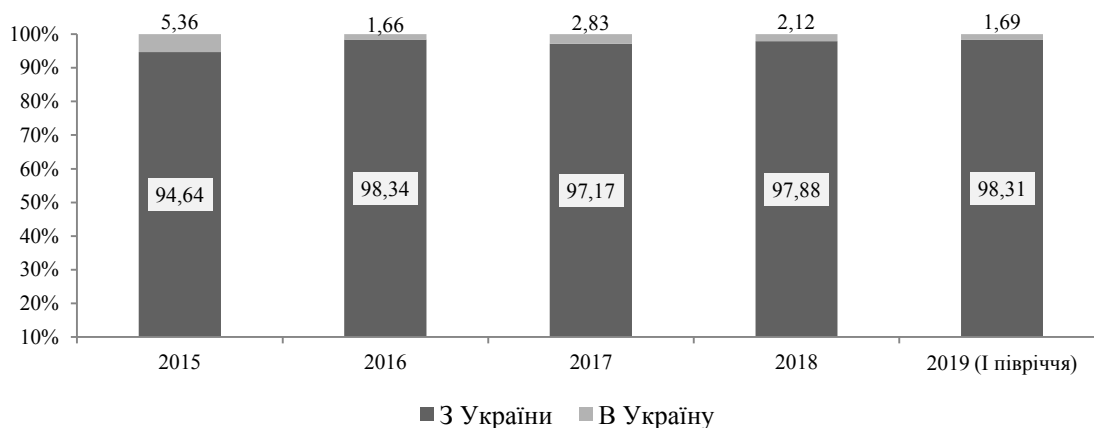
**Рис. 2.46. Показники в'їзду вантажних вагонів «в Україну» через ПП «Павлове», од.**

У динаміці рівня добового навантаження у розрізі місяців у категорії вантажних вагонів на ПП «Павлове» чіткого впливу сезонності не спостерігалось. Пікові навантаження припадали на місяці весни, кінця літа і кінця року. Зокрема, у 2018 р. найвищий рівень навантаження зафіксовано у січні (73,68%), а найнижчий – у травні (54,55%) (рис. 2.47). Окрім того, пікові навантаження спостерігалось у березні, серпні та грудні. У першій половині 2019 р. добове навантаження на цьому пункті пропуску було найвищим у березні (65,15%), а найнижчим – у червні (44,10%).



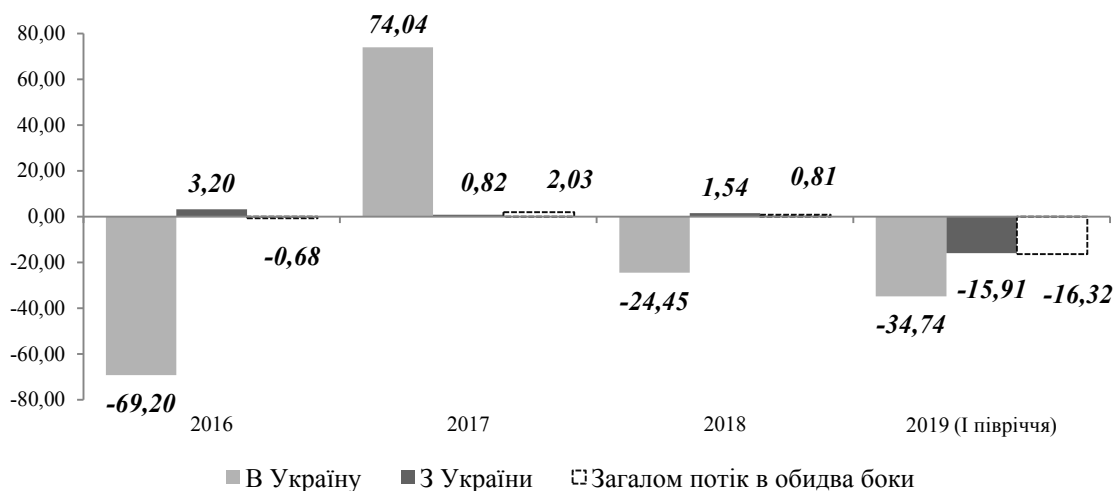
**Рис. 2.47. Рівень добової завантаженості ПП «Павлове» у категорії вантажних вагонів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

У структурі вантажопотоку, пропущеного через ПП «Павлове», стабільно домінує виїзний потік «з України». Частка цього потоку у 2018 р. становила 97,88% (проти 94,64% у 2015-му), а у першому півріччі 2019-го досягла 98,31% (рис. 2.48).



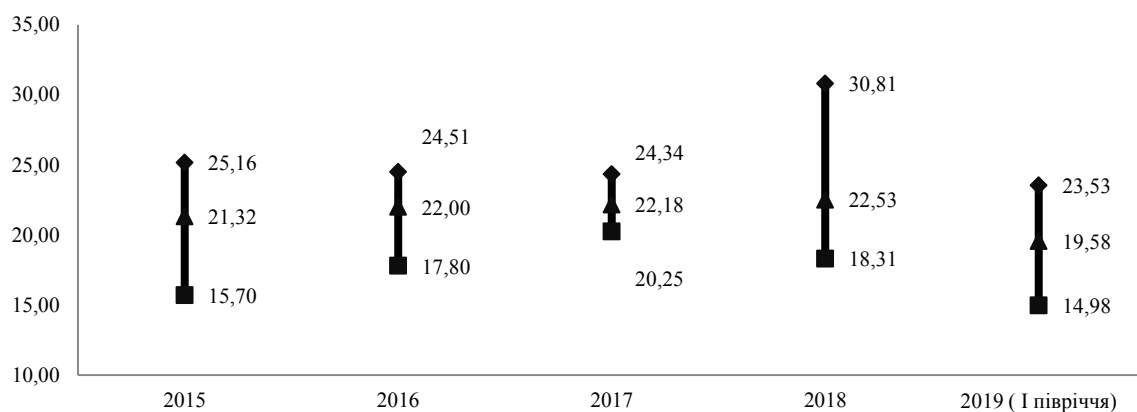
**Рис. 2.48. Структура потоку вантажів, пропущених через ПП «Павлове», %**

Описані структурні зрушення були наслідком змін у динаміці руху вантажопотоків через цей пункту пропуску. Однак, якщо виїзний потік «з України» упродовж аналізованого періоду був майже незмінним, то в'їзний потік «в Україну», навпаки, зазнавав щорічних різких коливань. Зокрема, у 2018 р. він зменшився на 24,45%, тоді як у 2017-му збільшився на 74,04%, а у 2016-му – зменшився на 69,20% (рис. 2.49).



**Рис. 2.49. Темп приросту/зниження потоків вантажів, пропущених через ПП «Павлове», %**

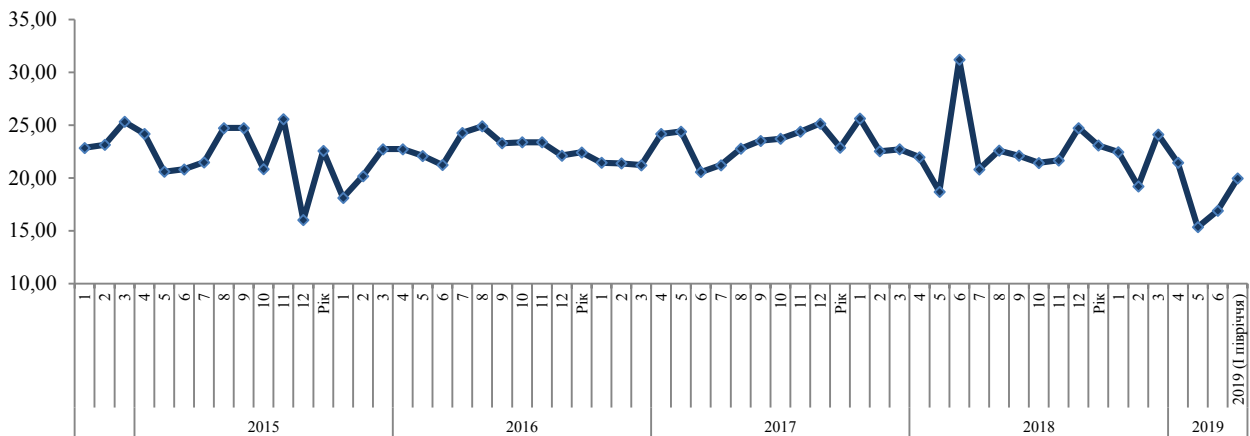
Висхідну тенденцію виїзного добового вантажопотоку «з України» через ПП «Павлове» підтверджують і показники мінімального, максимального та середнього значення цього потоку (рис. 2.50). Так, у 2018 р., порівняно з 2015-м, мінімальне значення виїзного вантажопотоку збільшилось на 16,64%, максимальне – на 22,44% а середнє – на 5,65%. Проте у першому півріччі 2019 р. значення названих показників відчутно скоротились.



**Рис. 2.50. Показники виїзного вантажопотоку «з України» через ПП «Павлове», тис. тонн**

На відміну від позитивної динаміки тренду виїзного вантажопотоку, тренд в'їзного вантажопотоку «в Україну» має чітку тенденцію до зниження (за винятком 2017 р.). Так, максимальне значення цього показника у 2018 р., порівняно з 2015-м, зменшилось на 82,64%, середнє – на 59,50% і лише мінімальне збільшилось на 2,21%. У першому півріччі 2019 р. ця негативна динаміка отримала продовження.

Загалом у динаміці добового вантажопотоку через ПП «Павлове» в аналізованому періоді не зафіксовано чітких сезонних циклів (рис. 2.51). До прикладу, у 2018 р. найвищий добовий вантажопотік був у червні (31,23 тис. тонн), а найнижчий – у травні (18,70 тис. тонн), тоді як у 2017 р. відповідні показники спостерігались у грудні (25,15 тис. тонн) і червні (20,57 тис. тонн).



**Рис. 2.51. Добовий вантажопотік через ПП «Павлове» у розрізі років і місяців, тис. тонн**

У першому півріччі 2019 р. найвищий вантажопотік зафіксовано у березні (24,12 тис. тонн), а найменший – у травні (15,35 тис. тонн).

**Висновки.** ПП «Павлове» виконує важливу роль у забезпеченні вантажопотоку між Україною і країнами ЄС залізничним сполученням. Рівень добового навантаження цього пункту пропуску у категорії вантажних вагонів, порівняно з проектним, є стабільно високим (63÷64%). Результати аналізу динаміки і структури вантажопотоку через ПП «Павлове» відобразили його ключову особливість – спеціалізацію на обслуговуванні виїзного вантажопотоку «з України», тобто забезпеченні експортних поставок вітчизняних промислових товарів, зокрема, руди.

## 2.5. Аналіз функціонування ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце»

**ПП «Малі Селменці»** – міжнародний пішохідний (призначений також для велосипедистів) пункт пропуску із 2-смуговим (одна смуга на в'їзд, інша – на виїзд) рухом через державний кордон України на кордоні зі Словаччиною. Цей пункт пропуску діє з 2005 р., з українського боку він розташований на території Ужгородського району, в однойменному селі.

У с. Малі Селменці проживає близько 200 осіб. Через населений пункт проходить автошлях О 071203 (Шишлівці – КПП «Малі Селменці») довжиною 9 км до с. Сюрте (до 1995 року – с. Струмівка із населенням близько 1900 осіб), в якому він сполучається з міжнародним автошляхом М-06. Відстань від с. Малі Селменці до обласного (і районного) центру – м. Ужгород – становить 16,9 км. *Інфраструктурні об'єкти поблизу ПП відсутні.*

На словацькому боці переходу знаходиться ПП «Вельке Слеменце». Цей пункт пропуску розташований у селі Вельке Слеменце (до 1946 р. – с. Слеменце, менша частина якого (Малі Селменці) відійшла до України внаслідок розподілу кордону між СРСР і Чехословаччиною) в окрузі Міхаловце Кошицького краю. У селі проживає близько 600 осіб. Транспортне сполучення – місцевим автошляхом 3757 у напрямку Руської до регіонального автошляху 552 у напрямку Вельке Капушани, а далі – до Міхаловця.

Проектна добова **пропускна спроможність** ПП «Малі Селменці» складає 1000 громадян. Рівень фактичного добового навантаження, порівняно з проектним, на цьому пункті пропуску упродовж аналізованого періоду щорічно зростав (табл. 2.17). У підсумку, за останні

три роки значення цього показника збільшилось на 22%, досягнувши 68%, а у першому півріччі 2019-го воно склало 65%.

Таблиця 2.17

Середньодобова завантаженість ПП «Малі Селменці»

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		2019 I півріччя	
		факт	%	факт	%	факт	%	факт	%	факт	%
Громадяни	1000	456	46	555	56	617	62	678	68	649	65

У структурі потоків громадян із 2016 року переважав виїзний потік «з України», частка якого у 2018 році становила 50,80% (проти 49,07% у 2015-му), а у першому півріччі 2019-го – 50,71% (рис. 2.52). Водночас необхідно відмітити високий ступінь збалансованості між виїзним і вїзним потоками громадян через ПП «Малі Селменці», зокрема у 2018 р. різниця між частками цих потоків у відповідній структурі складала лише 1,6%.

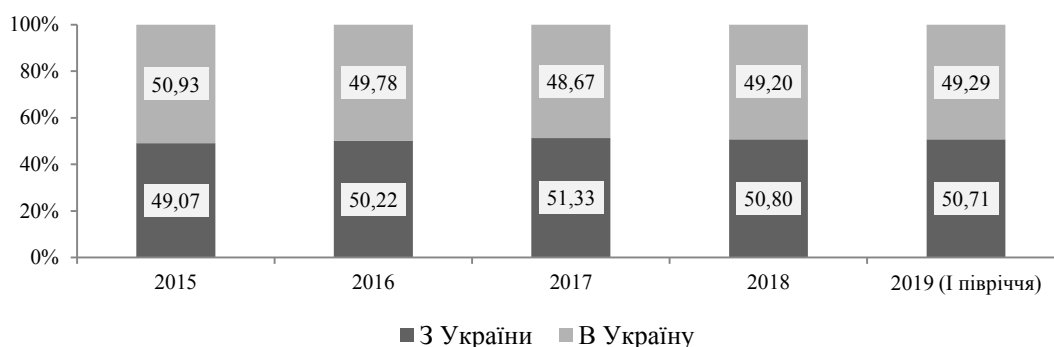


Рис. 2.52. Структура потоку громадян через ПП «Малі Селменці», %

Кількість громадян, які перетнули цей пункт пропуску, загалом в обидва боки упродовж аналізованого періоду збільшувалась, але у 2018 р. таке зростання становило 9,80%, тоді як у 2015-му – 21,84% (рис. 2.53). Висхідним, але нестійким трендом характеризувався і виїзний, і вїзний потоки громадян. Так, у 2018 р. виїзний потік громадян «з України» становив 8,67% проти 24,69% у 2015-му та 10,47% у першому півріччі 2019-го. Водночас вїзний потік громадян «в Україну» у 2018 р. становив 10,98% проти 19,10% і 12,67% відповідно. Змінною була і амплітуда коливань величини цих потоків – у 2018 р. та першому півріччі 2019-го більше зростання спостерігалось за вїзним потоком громадян «в Україну», а у 2015-2016 рр. – виїзним потоком громадян «з України».

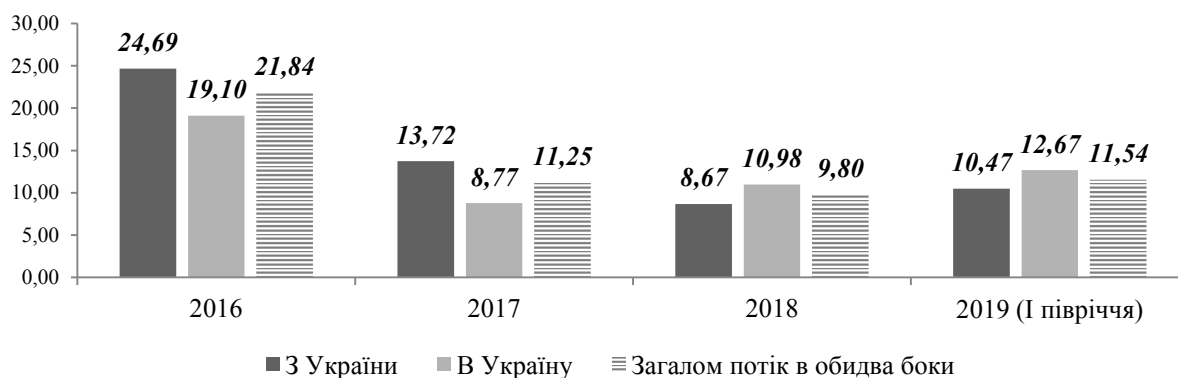
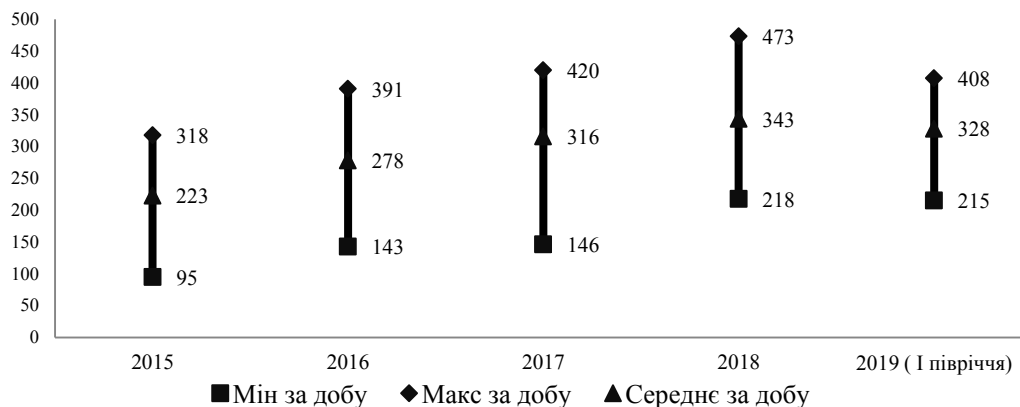


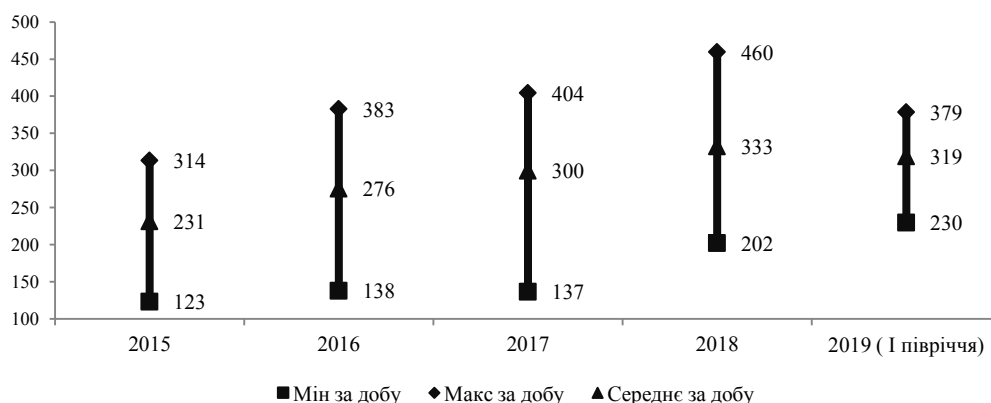
Рис. 2.53. Темп приросту потоків громадян через ПП «Малі Селменці», %

Тренд зростання добового навантаження на ПП «Малі Селменці» підтверджують і показники мінімального, максимального та середнього значення потоків громадян. Зокрема, мінімальне значення добового навантаження виїзного потоку громадян «з України» у 2018 р. на 130% (або 123 особи) перевищувало показник 2015-го, тоді як максимальне – на 49% або 156 осіб, а середнє – на 54 % або 121 особу (рис. 2.54).



**Рис. 2.54. Показники виїзду громадян «з України» через ПП «Малі Селменці», ос.**

Мінімальне значення в'їзного потоку громадян «в Україну» через цей пункт пропуску у 2018 р., порівняно з 2015-м, збільшилось на 63,87% або 79 осіб, максимальне – на 46,50% або 146 осіб, а середнє – на 43,77% або 101 особу (рис. 2.55).

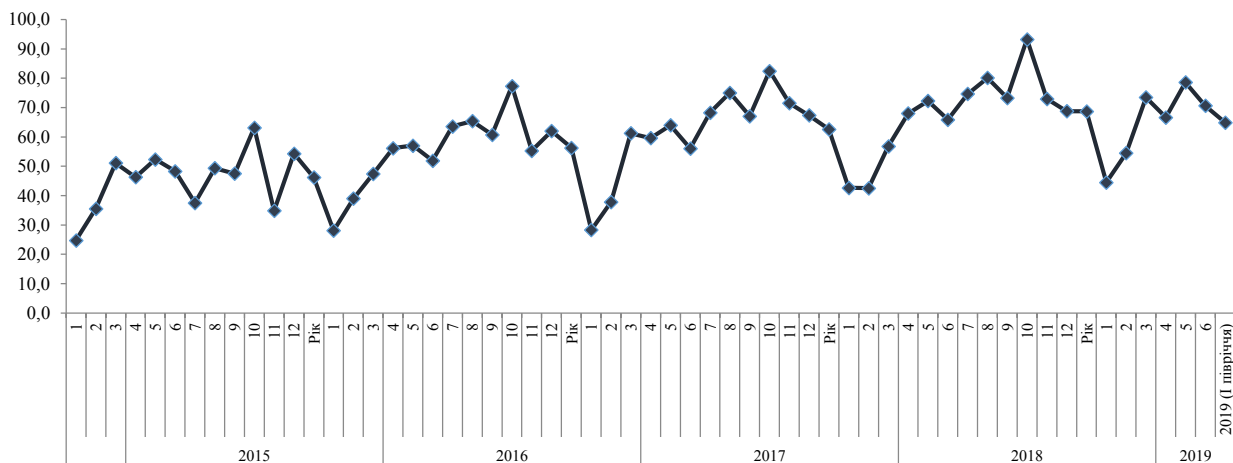


**Рис. 2.55. Показники в'їзду громадян «в Україну» через ПП «Малі Селменці», ос.**

Варто наголосити, що всі три показники в'їзного потоку громадян через ПП «Малі Селменці» в аналізованому періоді (окрім мінімальних значень у 2015 р. і першому півріччі 2019-го) перевищували аналогічні показники виїзного потоку громадян. Зокрема, у 2018 р. таке перевищення за мінімальним значенням становило 7,64%, максимальним – 3,01%, а середнім – 3,26%.

Добова завантаженість ПП «Малі Селменці» у категорії громадян у розрізі місяців року перебувала під впливом сезонності (рис. 2.56). Упродовж 2015-2018 рр. найвищий рівень завантаженості зафіксовано у жовтні, а найнижчий – у грудні. Так, у жовтні 2018 року значення цього показника становило 93,3% (проти 63,1% у відповідному місяці 2015-го), а у грудні – 42,6% (проти 24,7%). Окрім того, пікова активність спостерігалась у березні, травні, серпні та грудні.





**Рис. 2.56. Рівень добової завантаженості ПП «Малі Селменці» у категорії громадян у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

У першому півріччі 2019 р. найвищий рівень завантаженості на цьому пункті пропуску був у травні (78,6%), а найнижчий – грудні (44,5%).

**Висновки.** Підсумовуючи результати аналізу діяльності ПП «Малі Селменці», можна констатувати, що цей пункт пропуску виконує важливу роль у забезпеченні пішого переміщення громадян через кордон між Україною і Словаччиною. За аналізований період рівень добового навантаження на перехід суттєво збільшився та зберігав сталий висхідний тренд, а у жовтні 2018 р. значення цього показника досягло найвищого значення – 93,3%. Також доцільно відмітити високий ступінь збалансованості виїзного і в’їзного потоків громадян. Усе це дає підстави стверджувати, що у короткостроковій перспективі (1-2 роки) фактичний рівень завантаження ПП «Малі Селменці» може перевищити проектний, що, своєю чергою, потенційно призведе до суттєвого погіршення умов та збільшення часу переміщення громадян через цю ділянку кордону.

## 2.6. Аналіз функціонування ПП «Чоп (Страж) – Чієрна над Тисою»

**ПП «Чоп – Чієрна над Тисою»** - цілодобовий міжнародний залізничний пункт пропуску. Характер перевезень – вантажний та пасажирський.

Чоп — місто у західній частині Закарпатської області, розташоване на стику кордонів Словаччини, Угорщини та України, відтак тут розташовані три контрольно-пропускні пункти: два залізничні: ПП «Чоп – Чієрна над Тисою» (кордон зі Словаччиною) та ПП «Чоп (Дружба) – Захонь» (кордон з Угорщиною), а також автомобільний ПП «Чоп (Тиса) – Захонь» (кордон з Угорщиною). Станом на 1.08.2018 р. кількість постійного населення становила 8829 осіб.

Місто Чієрна над Тисою (словац. Čierna nad Tisou) - адміністративний центр громади в окрузі Требішов, Кошицький край, східна Словаччина. Чисельність населення 3633 осіб (станом на 31 грудня 2017 р.).

Пункт пропуску “Чоп – Чієрна над Тисою” є ключовим пунктом для вантажних коридорів ЄС. Залізничний вантажний коридор №9 з’єднує дві країни – Чехію та Словаччину. На кордоні з Україною підходить до ПП “Чоп – Чієрна над Тисою”. Альтернативна його гілка

(за м.Кошіце, що у Словаччині) йде до м. Великі Капушани<sup>12</sup> (слов. Veľké Kapušany), що розташоване на кордоні з Україною. Від нього до кордону з Україною йде колія 1520 мм.

З метою збільшення обсягів перевезення, прискорення доставки та збереження вантажів у контейнерах Укрзалізницею організовані контейнерні поїзди і поїзди комбінованого транспорту в напрямку міжнародних транспортних коридорів, а також територією України (табл. 2.18).

**Таблиця 2.18**

**Вантажні контейнерні поїзди міжнародного спрямування через станцію Чоп<sup>13</sup>**

<i>Назва поїзда</i>	<i>Маршрут прямування</i>	<i>Спеціалізація поїзда</i>
<i>Китай – Країни ЄС<sup>14</sup></i>	<i>Китай – Росія (Забайкальськ/Находка – зернове) – Україна (зернове – Батьово/Чоп) – Угорщина/Словаччина</i>	<i>контейнерний</i>
	<i>Китай – Монголія (Замин-Ууде – Сухе-Батор) – Росія (Наушки – Суземка) – Україна (зернове – Чоп/Батьово/Мостиська) – Словаччина /Угорщина/Польща(Чірна-над-Тисою /Еперешки/Медика)</i>	<i>контейнерний</i>
	<i>Китай – Казахстан (Достик/Алтинколь – Ілецьк) – Росія (Канісай– Суземка) – Україна (зернове – Чоп/Ізов/Батьово) – Словаччина/Польща/Угорщина (Чірна-над-Тисою /Грубешів/Еперешки)</i>	<i>контейнерний</i>
<i>Словаччина (Кошице) – Росія (Перспективний напрям)</i>	<i>Словаччина (Кошице – Матівці) – Україна (Ужгород – зернове) – Росія (Суземка)</i>	<i>контейнерний</i>

Окрім вантажних перевезень, на станції Чоп здійснюються пасажирські міжнародні перевезення в напрямі Словаччини.

**Добова проектна спроможність пункту пропуску** складає 2000 вантажних вагонів та 40 пасажирських вагонів. Протягом 2015 р. – 7 міс. 2019 р. динаміка завантаженості пункту пропуску пасажирськими вагонами була стабільною на рівні 18%, а завантаженість вантажними вагонами зменшилась. У 2019 р., порівняно з 2015 р., завантаженість вантажними вагонами цього пункту пропуску скоротилась з 42% до 28% (табл. 2.19).

**Таблиця 2.19**

**Середньодобова завантаженість ПП «Чоп – Чірна над Тисою»**

<i>Категорія</i>	<i>Проектна (доба), од</i>	<i>2015</i>		<i>2016</i>		<i>2017</i>		<i>2018</i>		<i>7 міс. 2019</i>	
		<i>факт</i>	<i>%</i>	<i>факт</i>	<i>%</i>	<i>факт</i>	<i>%</i>	<i>факт</i>	<i>%</i>	<i>факт</i>	<i>%</i>
<i>Вантажні вагони</i>	<i>2000</i>	<i>844</i>	<i>42</i>	<i>595</i>	<i>30</i>	<i>620</i>	<i>31</i>	<i>584</i>	<i>29</i>	<i>567</i>	<i>28</i>
<i>Пасажирські вагони</i>	<i>40</i>	<i>7</i>	<i>18</i>	<i>7</i>	<i>18</i>	<i>7</i>	<i>18</i>	<i>7</i>	<i>18</i>	<i>7</i>	<i>18</i>

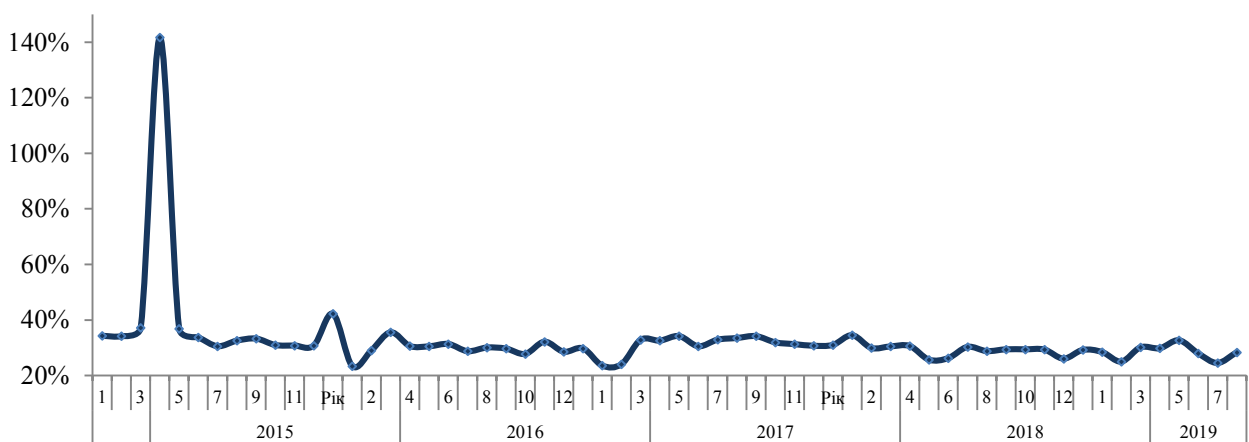
<sup>12</sup> Залізничний вантажний коридор №9 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50157446/map-1.jpg>

<sup>13</sup> Контейнерні перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/intermodal\\_transportation/container/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/intermodal_transportation/container/)

<sup>14</sup> З території України маршрут проходить через чотири пункти пропуску: 2 – на українсько-польській ділянці державного кордону, 1 – українсько-угорській та 1 – українсько-словацькій.

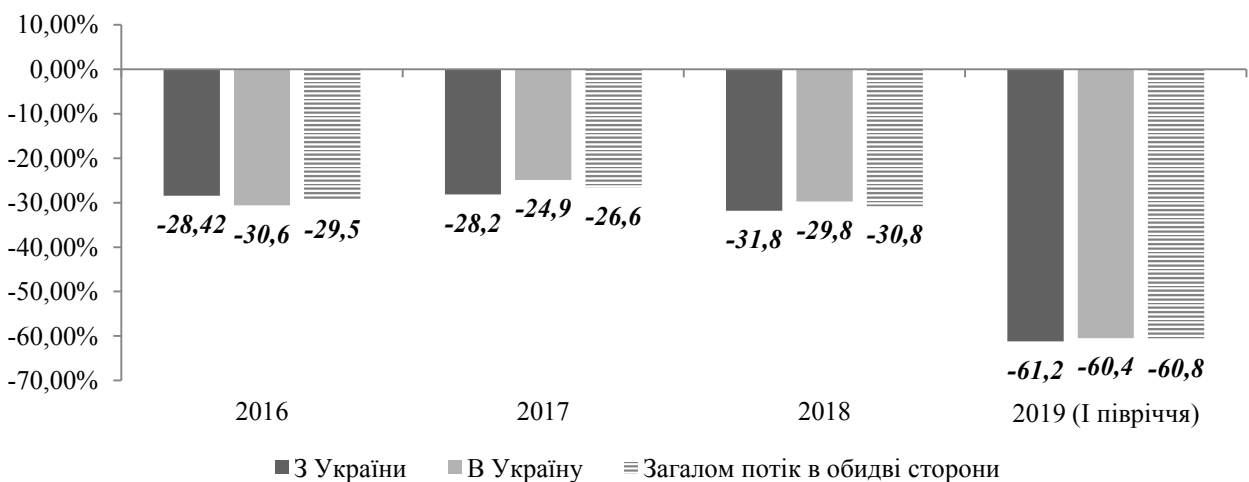
Пропускна проектна спроможність за категорією вантажних вагонів є доволі значною. Слід додати, що проектна спроможність за категорією вантажних вагонів ПП «Чоп – Чієрна над Тисою» перевищує проектну спроможність залізничного сусіднього пункту пропуску «Чоп (Дружба)» в 2,8 рази. Водночас проектна спроможність за категорією пасажирських поїздів є меншою порівняно із сусіднім напрямом (ПП «Чоп (Дружба)») – 40 пасажирських вагонів проти 60 у напрямі в Угорщину.

Незважаючи на велику заплановану пропускну здатність, за весь досліджуваний період вантажні перевезення не перевищили проектної спроможності. Виключенням був лише квітень місяць 2015 р., коли кількість вантажних вагонів, які перетнули кордон в обидва напрями, становила 86 410 одиниць, що в розрахунку в середньому за добу становила 2833 вагони. В середньому завантаженість даного пункту пропуску складає близько 30% від його проектної спроможності (рис. 2.57).



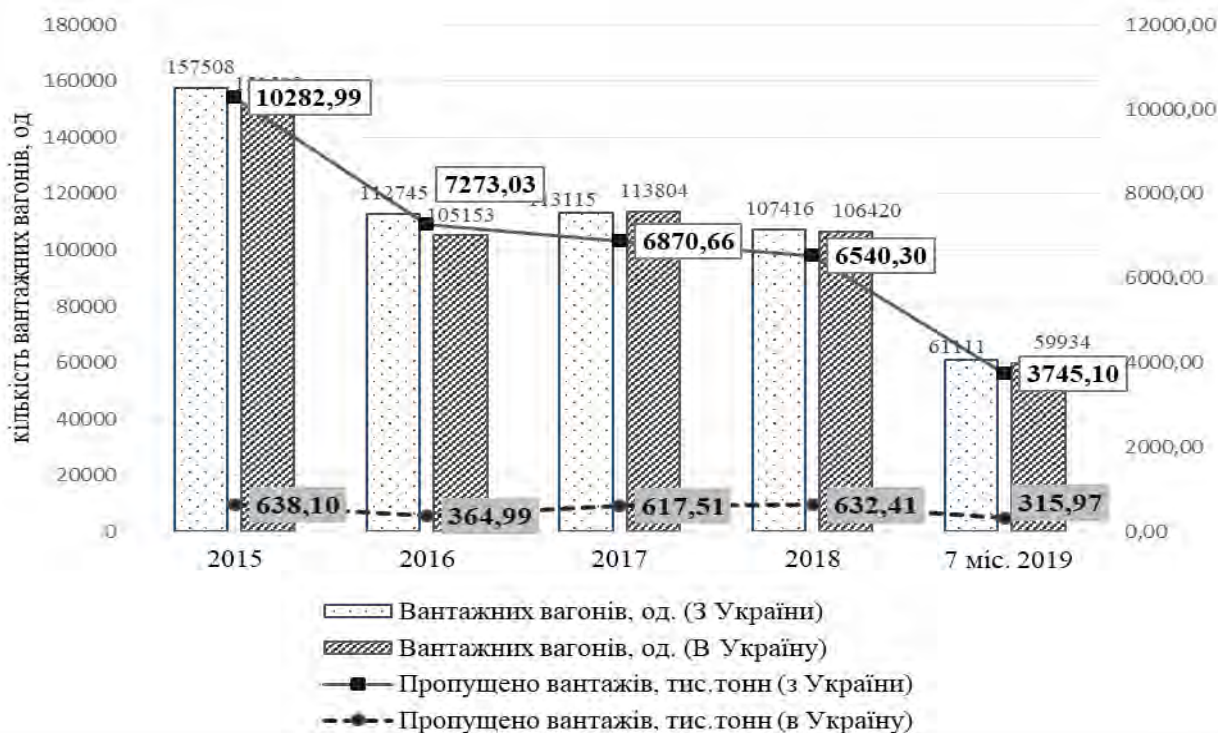
**Рис. 2.57. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп – Чієрна над Тисою» у категорії вантажні вагони у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Порівняно з 2015 р. відбулося скорочення кількості вантажних вагонів, які курсували через ПП «Чоп – Чієрна над Тисою». Оскільки кількість вантажних вагонів, які рухалися в напрямі виїзду «з України», відповідає кількості вантажних вагонів, які курсували «в Україну», то і частки скорочення потоку вантажних вагонів є майже однакові (рис. 2.58).



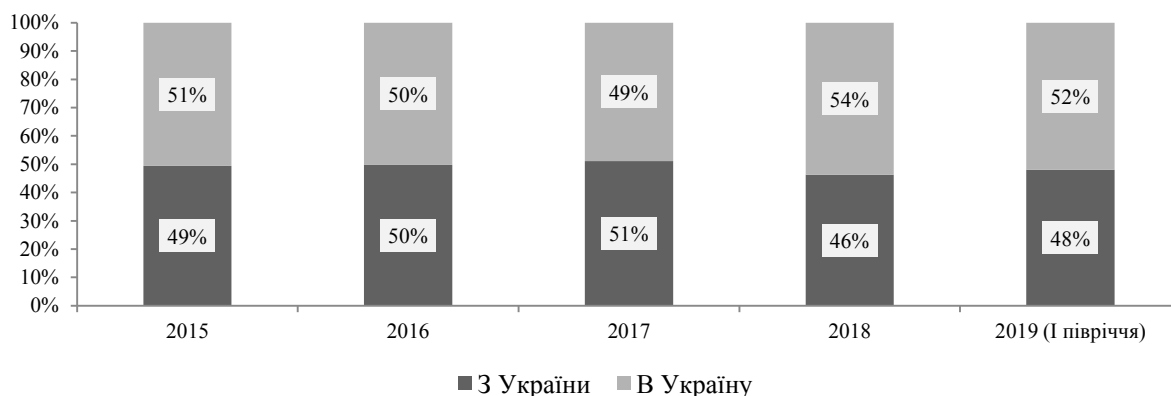
**Рис. 2.58. Темпи скорочення кількості вантажних вагонів через ПП «Чоп – Чієрна над Тисою», %**

Скорочення кількості вантажних вагонів супроводжується скороченням обсягу вантажів, які перевозять через даний пункт пропуску. Порівняно з 2015 р., у 2018 р. обсяг вантажів, які перевезли через ПП «Чоп – Чірна над Тисою», скоротився в 1,5 рази. Причому характерним є щорічні скорочення обсягу вантажів, які вивозилися «з України». Водночас кількість вантажів (тис. т), які спрямовувались «в Україну» характеризувалась коливаннями, але не відрізнялися значними скороченнями. У середньому кількість пропущених вантажів (тис. т), які спрямовувалися «з України», в 13 разів перевищує кількість вантажів (тис. т), які ввозилися «в Україну». Або із загальної кількості пропущених вантажів (тис. т.) - 93% вантажів курсує в напрямі виїзду «з України», і лише 7% вантажів в'їжджають «в Україну» (рис. 2.59).



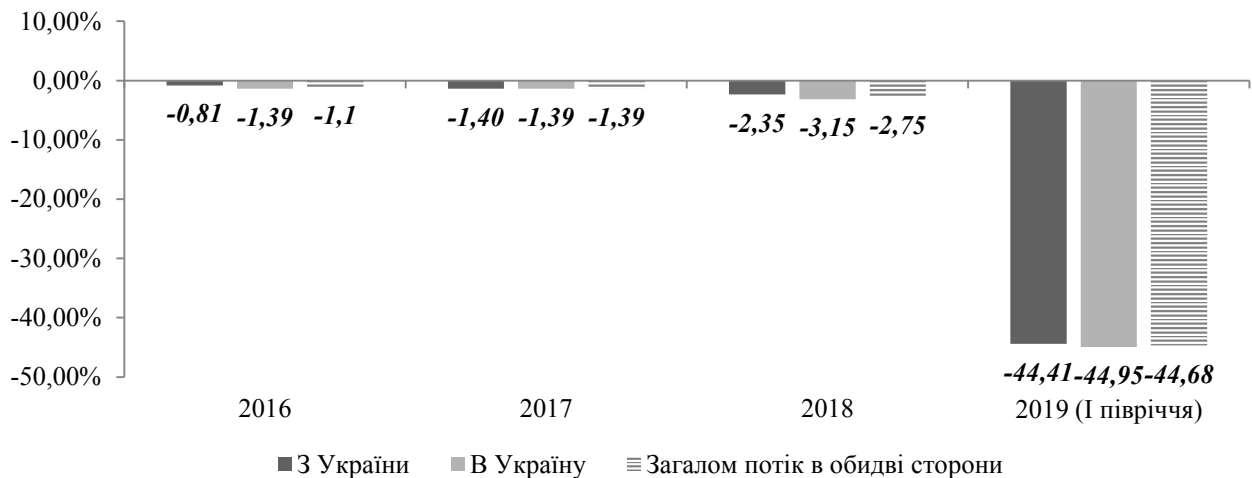
**Рис. 2.59. Кількість пропущених вантажних вагонів та вантажів (тис.т)**

На відміну від дисбалансу вантажопотоків на «в'їзд» - «виїзд», пасажиропотік є доволі пропорційним. Лише у 2018 р. та за даними 7 міс. 2019 р. потік громадян, які в'їхали на територію України, перевищив кількість громадян, які виїхали «з України» через цей пункт пропуску (рис. 2.60).



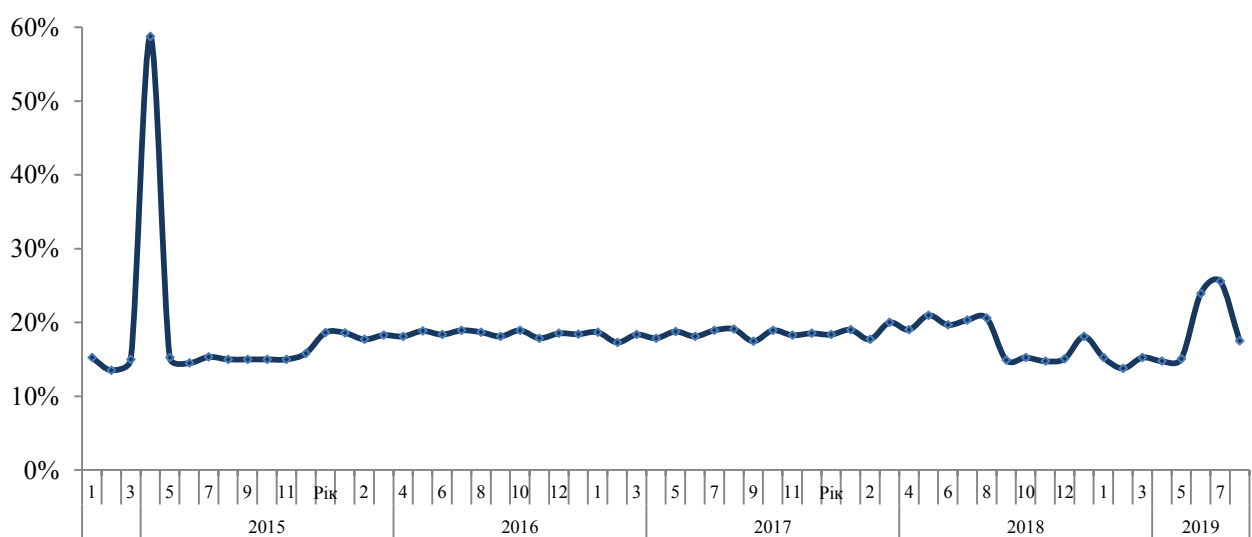
**Рис. 2.60. Структура потоку громадян через ПП «Чоп – Чірна над Тисою», %**

У 2016 р. порівняно з 2015 р. потік громадян через кордон збільшився, водночас у 2017 р. та 2018 р. відбулося скорочення потоку громадян через цей пункт пропуску на 15% та 14% відповідно. Незначне скорочення спостерігаємо і за кількістю пасажирських вагонів. За 7 міс. 2019 р. спостерігаємо найбільше скорочення як пасажиропотоку, так і пасажирських вагонів, проте така ситуація обумовлена лише наявністю даних не за весь календарний рік (рис. 2.61).



**Рис. 2.61. Темпи зростання/скорочення кількості пасажирських вагонів та потоку громадян через ПП «Чоп – Чієрна над Тисою», %**

Показники середньодобової кількості пасажирських вагонів відносно проектної спроможності характеризуються коливаннями. Як і за кількістю вантажних вагонів, які перетнули кордон у цьому пункті пропуску, за кількістю пасажирських вагонів місяць квітень 2015 р. був піковим. Протягом наступних місяців, як і років, значних коливань не відслідковуємо. І лише в червні-липні 2019 р. відбулося збільшення кількості пасажирських вагонів, що перетнули кордон. Насамперед це пов'язано з тим, що з 9.06.2019 р. між м. Мукачево (Україна) та м. Кошице (Словаччина) відкрився новий залізничний маршрут. По два поїзди в обидва напрями курсуватимуть щоденно за цим маршрутом (рис. 2.62).



**Рис. 2.62. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп – Чієрна над Тисою» у категорії пасажирські вагони у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Підсумовуючи можемо константувати, що за пасажирськими перевезеннями пункт пропуску не перевищує проектну норму і в середньому завантажений на 18% пасажирськими вагонами.

**Висновки.** ПП «Чоп – Чірна над Тисою» - міжнародний цілодобовий залізничний пункт пропуску, через який здійснюються як вантажні, так і пасажирські перевезення. Превалює вантажний характер перевезень.

Залізницею здійснюються перевезення великогабаритних вантажів та вантажів на далекі відстані. Основними країнами призначення вантажів, які перетинають даний пункт пропуску, є Словаччина, Чехія, Австрія, Німеччина, Швейцарія, Польща, Угорщина, Сербія.

Протягом 2015 – 7 міс. 2019 рр. навантаження на пункт пропуску вантажними та пасажирськими вагонами не перевищувало норми. Відслідковується скорочення кількості вантажних перевезень (як кількості вантажних вагонів, так і обсягу вантажів). 93% від усього вантажообороту становлять вантажі, які курсують у напрямку «з України».

Кількість громадян, як і кількість пасажирських вагонів, які перетнули державний кордон через цей пункт пропуску, також зменшується. Водночас з червня 2019 р. спостерігаємо збільшення кількості пасажирських вагонів із середньої кількості 6 вагонів щодоби (протягом січня-травня) до 10 вагонів на добу у червні – липні 2019 р. Співвідношення пасажиропотоку «з України» та «в Україну» було пропорційним.

## РОЗДІЛ 3 ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-УГОРСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ

### 3.1. Аналіз розподілу пасажиро- і вантажопотоків через існуючі пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону

На ділянці державного кордону між Україною і Угорщиною діють 7 міжнародних пунктів пропуску: «Чоп (Тиса) - Захонь», «Дзвінкове - Лонья», «Косино - Барабаш», «Лужанка - Берегшурань», «Вилок - Тісачеч», «Чоп (Дружба) - Захонь», та «Соловка - Еперешке» (табл. 3.1).

**Таблиця 3.1**

**Розподіл автомобільних, залізничних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків через пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону у 2018 р., %**

Пункт пропуску	Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси	Вантажі	Пасажирськ і вагони	Вантажні вагони
Чоп (Тиса)	36,31	35,65	92,10	71,09	37,36	-	-
Дзвінкове	2,71	4,55	-	-	-	-	-
Косино	4,42	8,51	-	-	-	-	-
Лужанка	24,33	30,87	3,30	28,80	0,01	-	-
Вилок	29,56	20,42	4,60	0,11	0,01	-	-
Чоп (Дружба)	2,67	-	-	-	5,27	100	14,37
Соловка	-	-	-	-	57,35	-	85,63
Всього	100	100	100	100	100	100	100

П'ять з семи пунктів пропуску призначені для пропуску автомобільних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків. Розподіл пасажиро- і вантажопотоків між цими пунктами пропуску наведені у таблиці 3.2.

**Таблиця 3.2**

**Розподіл автомобільних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків через пункти пропуску на українсько-угорській ділянці державного кордону у 2018 році, %**

Пункт пропуску	Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси	Вантажі (автомобільними ТЗ)
Чоп (Тиса)	37,31	35,65	92,10	71,09	99,94
Дзвінкове	2,78	4,55	-	-	-
Косино	4,54	8,51	-	-	-
Лужанка	25,00	30,87	3,30	28,80	0,03
Вилок	30,37	20,42	4,60	0,11	0,03
Всього	100	100	100	100	100

**ПП «Чоп (Тиса) - Захонь»** є найпотужнішим з-поміж семи пунктів пропуску на митному кордоні між Україною та Угорщиною та лідером за обсягами пропуску громадян, легкових автомобілів, автобусів та вантажних транспортних засобів. Цей пункт пропуску є цілодобовим міжнародним автомобільним пунктом пропуску. У 2018 р. послугами цього пункту пропуску

скористалося 36,31% всіх громадян, які перетнули українсько-угорський кордон. Окрім того, частка ПП «Чоп (Тиса)» в обсязі переміщених через митний кордон між Україною та Угорщиною легкових автомобілів становила 36%, автобусів – 71%, вантажних транспортних засобів – 92% (табл. 3.3).

**Таблиця 3.3**

**Частка ПП «Чоп (Тиса)» в обсязі переміщених через українсько-угорський кордон громадян, ТЗ і вантажів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
Громадяни	41,12	40,62	39,88	36,31	35,14
Легкові автомобілі	38,48	40,59	35,66	35,65	35,72
Вантажні ТЗ	97,91	97,26	94,74	92,10	93,38
Автобуси	89,30	81,48	76,82	71,09	58,78
Вантажі	32,22	35,17	31,12	37,36	41,03

Протягом 2015-2018 рр. частка ПП «Чоп (Тиса)» у загальному обсязі переміщених через українсько-угорський кордон громадян зменшилась на 5%, легкових автомобілів – на 3%, вантажних транспортних засобів – на 5%, автобусів – на 18%. Водночас частка цього пункту пропуску у загальному обсязі вантажопотоку через українсько-словацьку ділянку кордону зросла на 5%.

Відмінною була динаміка вагомості пункту пропуску щодо вхідних та вихідних потоків. Частка ПП «Чоп (Тиса)» у загальному обсязі переміщених через українсько-угорський кордон у напрямі «з України» громадян, легкових автомобілів та вантажних транспортних засобів протягом 2015-2018 рр. зменшилась менше, ніж у напрямі «в Україну». Водночас частка цього пункту пропуску у загальному обсязі пропуску автобусів у напрямі «в Україну» зменшилась на 16%, а у напрямі «з України» - на 22%. Суттєво посилив цей пункт пропуску свою роль у пропуску вантажів у напрямі «в Україну» - з 66% у 2015 р. до 89% у 2018 р. (табл. 3.4).

**Таблиця 3.4**

**Частка ПП «Чоп (Тиса)» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-угорський кордон громадян, ТЗ і вантажів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Громадяни	43,59	42,66	41,34	38,65	35,87
Легкові автомобілі	39,50	41,25	35,79	36,48	37,23
Вантажні ТЗ	98,09	97,38	94,74	91,45	92,19
Автобуси	89,74	83,08	79,32	73,94	60,46
Вантажі	66,34	71,90	77,84	88,95	82,67
<i>Напрямок «з України»</i>					
Громадяни	38,47	38,41	38,36	34,04	34,45
Легкові автомобілі	37,45	39,93	35,54	34,82	34,26
Вантажні ТЗ	97,71	97,11	94,73	92,78	94,43
Автобуси	88,81	79,72	74,01	67,80	56,79
Вантажі	23,92	26,39	22,32	26,51	30,98



**ПП «Дзвінкове»** - міжнародний автомобільний пункт пропуску з визначеним режимом роботи з 8 год. 00 хв. до 16 год. 00 хв. із 4-ьох смуговим (2 смуги на в'їзд, 2 – на виїзд) рухом через державний кордон України на кордоні з Угорщиною. Характер перевезень – пасажирський. Вагомість цього пункту пропуску у загальному потоці громадян та легкових автомобілів є невисокою: станом на 2018 р. – 2,71% та 4,55% відповідно (табл. 3.5). Протягом 2015-2018 рр. спостерігається незначне зростання ваги цього пункту пропуску у загальному обсязі пропусків за цими двома категоріями.

**Таблиця 3.5**

**Частка ПП «Дзвінкове» в обсязі переміщених через українсько-угорський кордон громадян і легкових автомобілів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
Громадяни	2,25	2,34	1,71	2,71	2,32
Легкові автомобілі	2,70	3,13	2,90	4,55	3,83

Аналіз частки ПП «Дзвінкове» у загальному обсязі пропусків через державний кордон України в розрізі напрямку руху засвідчив його більше навантаження у напрямі «з України» приблизно у 1,5 рази. Тенденція щодо збільшення вагомості пункту пропуску щодо пропуску громадян та легкових автомобілів притаманна для перетинів як «в Україну», так і «з України» (табл. 3.6).

**Таблиця 3.6**

**Частка ПП «Дзвінкове» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-угорський кордон громадян і легкових автомобілів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<b>Напрямок «в Україну»</b>					
Громадяни	1,64	1,63	1,07	1,95	1,41
Легкові автомобілі	2,02	2,28	2,24	3,49	2,53
<b>Напрямок «з України»</b>					
Громадяни	2,91	3,11	2,37	3,44	3,20
Легкові автомобілі	3,38	3,99	3,55	5,61	5,10

**ПП «Косино»** - міжнародний автомобільний пункт пропуску з визначеним режимом роботи з 8 год. 00 хв. до 20 год. 00 хв. Вагомість цього пункту пропуску є дещо вищою порівняно з ПП «Дзвінкове». Частка ПП «Косино» у загальному обсязі громадян та легкових автомобілів, пропущених через українсько-угорську ділянку кордону склала у 2018 р. 4,42% та 8,51% відповідно (табл. 3.7). Водночас на відміну від ПП «Дзвінкове» протягом 2015-2018 рр. сформувалась спадна тенденція щодо його частки у загальному обсязі перетинів кордону.

**Таблиця 3.7**

**Частка ПП «Косино» в обсязі переміщених через українсько-угорський кордон громадян і легкових автомобілів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
Громадяни	8,94	6,70	6,99	4,42	7,11
Легкові автомобілі	8,59	9,32	8,73	8,51	8,35

Частки цього пункту пропуску в розрізі перетинів у напрямі «в Україну» та «з України» є практично співмірними. Причому за обома напрямками спостерігається зменшення навантаження на цей пункт пропуску (табл. 3.8).

**Таблиця 3.8**

**Частка ПП «Косино» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-угорський кордон громадян і легкових автомобілів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Громадяни	8,03	6,11	6,42	4,37	6,57
Легкові автомобілі	8,08	8,88	8,30	8,45	7,50
<i>Напрямок «з України»</i>					
Громадяни	9,91	7,34	7,58	4,46	7,63
Легкові автомобілі	9,11	9,76	9,15	8,58	9,16

ПП «Лужанка» є другим за потужністю міжнародним автомобільним пунктом пропуску на українсько-угорській ділянці кордону. У 2018 р. цей пункт пропуску перетнуло 24,33% громадян, 31% легкових автомобілів, 29% автобусів від загальної кількості перетинів цієї ділянки кордону (табл. 3.9). Характерним є нарощення ваги цього пункту пропуску протягом 2015-2018 рр. за всіма категоріями перетинів.

**Таблиця 3.9**

**Частка ПП «Лужанка» в обсязі переміщених через українсько-угорський кордон громадян, ТЗ і вантажів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
Громадяни	22,81	22,62	21,90	24,33	22,01
Легкові автомобілі	30,61	27,97	34,92	30,87	28,79
Вантажні ТЗ	1,69	1,86	2,19	3,30	2,47
Автобуси	10,70	18,52	23,18	28,80	41,15
Вантажі	0,00	0,01	0,02	0,01	0,03

Частка ПП «Лужанка» у вхідних та вихідних потоках через державний кордон є практично співмірною за всіма категоріями перетинів. Більш динамічно зростає частка перетинів у напрямі «в Україну» громадян, легкових автомобілів та вантажних транспортних засобів. Водночас показник частки перетинів автобусів через державний кордон демонструє більше зростання саме у напрямі «з України» (табл. 3.10).

**Таблиця 3.10**

**Частка ПП «Лужанка» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-угорський кордон громадян, ТЗ і вантажів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Громадяни	22,91	22,99	22,38	25,66	23,44
Легкові автомобілі	30,75	28,59	35,95	31,37	29,82
Вантажні ТЗ	1,54	1,78	2,37	4,15	3,41

Продовження таблиці 3.10

Автобуси	10,26	16,92	20,68	26,06	39,54
Вантажі	0,01	0,02	0,03	0,04	0,14
<b>Напрямок «з України»</b>					
Громадяни	22,70	22,22	21,41	23,03	20,65
Легкові автомобілі	30,48	27,35	33,89	30,37	27,80
Вантажні ТЗ	1,87	1,96	1,98	2,41	1,63
Автобуси	11,19	20,28	25,99	31,96	43,05
Вантажі	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01

ПП «Вилок» - третій за значенням міжнародний автомобільний пункт пропуску на українсько-угорській ділянці кордону. Частка цього пункту пропуску у загальній кількості перетинів кордону громадянами у 2018 р. склала 30%, а легкових автомобілів – 20%. Протягом 2015-2018 рр. спостерігається нарощення частки пункту пропуску у загальній кількості перетинів за всіма категоріями здійснених перетинів (табл. 3.11).

Таблиця 3.11

**Частка ПП «Вилок» в обсязі переміщених через українсько-угорський кордон громадян, ТЗ і вантажів (сумарно в обох напрямках), %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (І півріччя)
Громадяни	23,54	26,52	27,74	29,56	29,70
Легкові автомобілі	19,61	18,98	17,80	20,42	23,31
Вантажні ТЗ	0,40	0,88	3,07	4,60	4,15
Автобуси	0,00	0,00	0,00	0,11	0,07
Вантажі	0,00	0,00	0,00	0,01	0,04

Частка пункту пропуску у загальному обсязі перетинів кордону у напрямі «з України» незначно переважає його вагомість у напрямі «в Україну». Водночас тенденція до зростання вагомості цього пункту пропуску у загальному обсязі перетинів є спільною для перетинів в обох напрямках (табл. 3.12).

Таблиця 3.12

**Частка ПП «Вилок» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-угорський кордон громадян, ТЗ і вантажів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (І півріччя)
<b>Напрямок «в Україну»</b>					
Громадяни	22,68	25,54	27,07	26,85	29,18
Легкові автомобілі	19,64	19,00	17,73	20,22	22,92
Вантажні ТЗ	0,38	0,84	2,89	4,41	4,40
Автобуси	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Вантажі	0,00	0,00	0,01	0,03	0,18
<b>Напрямок «з України»</b>					
Громадяни	24,46	27,58	28,44	32,19	30,20
Легкові автомобілі	19,59	18,97	17,86	20,62	23,68
Вантажні ТЗ	0,42	0,93	3,29	4,81	3,94
Автобуси	0,00	0,00	0,00	0,24	0,16
Вантажі	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01

На українсько-угорській ділянці кордону функціонує два залізничні пункти пропуску. ПП «Чоп (Дружба)» є міжнародним залізничним вантажо-пасажирським пунктом пропуску. Його частка як у перевезенні громадян, так і вантажів є незначною (табл. 3.13).

**Таблиця 3.13**

**Частка ПП «Чоп (Дружба)» в обсязі переміщених через українсько-словацький кордон громадян, вантажів та вагонів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (1 півріччя)
Громадяни	1,33	1,19	1,78	2,67	3,71
Вантажі	7,35	5,89	5,45	5,27	5,05
Пасажирські вагони	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Вантажні вагони	15,93	14,97	12,81	14,37	14,94

За кількістю перетинів громадян та вантажів частки пункту пропуску в обох напрямках є практично однаковими. Водночас його частка за кількістю вантажних вагонів, які перетинають кордон, є вищою у напрямі «в Україну» на 9% (табл. 3.14). Протягом 2015-2018 рр. сформувалась тенденція до незначного нарощення частки цього пункту пропуску за всіма категоріями перетинів.

**Таблиця 3.14**

**Частка ПП «Чоп (Дружба)» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-словацький кордон громадян, вантажів та вагонів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (1 півріччя)
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Громадяни	1,14	1,06	1,73	2,51	3,53
Вантажі	16,62	14,29	14,27	4,89	13,76
Пасажирські вагони	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Вантажні вагони	16,28	18,53	16,22	20,54	17,59
<i>Напрямок «з України»</i>					
Громадяни	1,54	1,34	1,83	2,83	3,88
Вантажі	5,10	3,88	3,79	5,35	2,95
Пасажирські вагони	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Вантажні вагони	15,60	12,54	10,56	11,09	12,99

ПП «Соловка» є міжнародним вантажним залізничним пунктом пропуску, який є лідером за обсягом вантажопотоку через державний кордон на українсько-угорській ділянці кордону. Водночас протягом 2015-2018 рр. спостерігається поступове зменшення обсягів вантажопотоків через цей пункт пропуску (з 60,42% до 57,35%) (табл. 3.15).

**Таблиця 3.15**

**Частка ПП «Соловка» в обсязі переміщених через українсько-словацький кордон громадян, вантажів та вагонів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (1 півріччя)
Вантажі	60,42	58,93	63,41	57,35	53,84
Вантажні вагони	84,07	85,03	87,19	85,63	85,06

Якщо за кількістю вантажних вагонів частка пункту пропуску є співмірною в обох напрямках перетину кордону, то стосовно вантажів – переважує напрям «з України»: 68,12% порівняно з 6,1% - у напрямі «в Україну» (табл. 3.16).

Таблиця 3.16

**Частка ПП «Соловка» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-словацький кордон громадян, вантажів та вагонів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (1 півріччя)
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Вантажі	17,03	13,78	7,85	6,10	3,26
Вантажні вагони	83,72	81,47	83,78	79,46	82,41
<i>Напрямок «з України»</i>					
Вантажі	70,98	69,72	73,87	68,12	66,05
Вантажні вагони	84,40	87,46	89,44	88,91	87,01

### 3.2. Аналіз функціонування ПП «Чоп (Тиса) - Захонь»

**ПП «Чоп (Тиса) - Захонь»** - цілодобовий міжнародний автомобільний пункт пропуску. Відкритий відповідно до Розпорядження КМУ від 19 вересня 2002 N 544-р. та міжурядової угоди про пункти пропуску через державний кордон (між урядом Угорщини та України) від 26.03.93 №72/22-4323-4110. Кількість смуг на в'їзд та виїзд по 10 у кожному напрямі.

Чоп – найзахідніше місто України, розташоване на стику кордонів Словаччини, Угорщини та України. Станом на 1.08.2018 р. кількість постійного населення становило 8829 осіб. По іншу сторону кордону розташоване угорське місто Захонь (угор. Záhony) із населенням 4236 осіб (станом на 2018 р.). У ньому проживає 0,7% населення прикордонного до України округу Саболч-Сатмар-Берег. Центром регіону Саболч-Сатмар-Берег є м. Ньїредьхаза із населенням 117 тис. осіб, або 21% від усього населення цього округу.

ПП «Чоп (Тиса) - Захонь» (далі ПП «Чоп (Тиса)») знаходиться на автошляху Трієст-Любляна-Будапешт-Чоп-Львів-Київ, який є транзитним для вантажів, що курсують між Центальною та Східною Європою. E573 - європейський автошлях, що бере свій початок в угорському Пюшпекладані (Püspökladány) і закінчується в м.Ужгород (територія України). На території Угорщини збігається з автошляхом №4, в Україні — з частиною міжнародної автомагістралі М-06 (Київ — Чоп).

До найбільшого міста на угорській стороні м. Ньїредьхаза (центр прикордонного регіону Саболч-Сатмар-Берег) - 76,6 км. До районного центру з української сторони м. Ужгород – 25,1км<sup>15</sup>.

На території України автошлях М-06 з'єднується у Чопі з автошляхом М-25 (автомобільний шлях міжнародного значення в Україні, що проходить територією Закарпатської області через

<sup>15</sup> Відстань Ужгород – Чоп за даними Google maps. URL <http://shorturl.at/alqEY> (accessed 15.07.2019)

Соломоново — Чоп — Велику Добронь — Косино (пункт пропуску автомобільний, крім автобусів, «Косино-Барабаи»)).

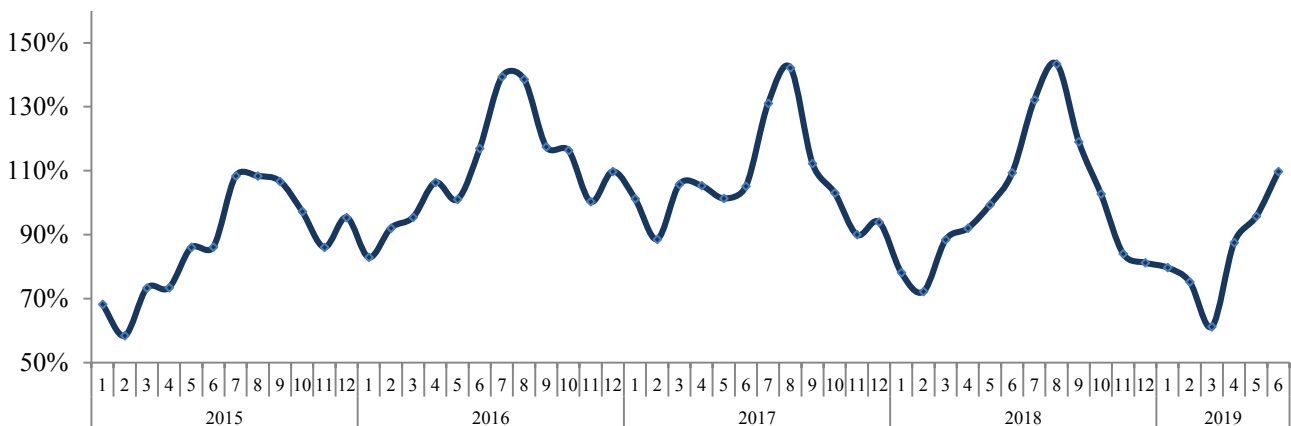
**Добова проектна спроможність** ПП «Чоп (Тиса)» складає 7500 громадян, 5000 легкових автомобілів, 500 вантажних транспортних засобів і 60 автобусів. Починаючи з 2015 р. спостерігається збільшення завантаженості цього пункту пропуску у категоріях громадян і вантажних транспортних засобів. Завантаженість легковими автомобілями характеризується коливаннями, а у категорії автобуси є тенденція до зростання (табл. 3.17).

**Таблиця 3.17**

**Середньодобова завантаженість ПП «Чоп (Тиса)»**

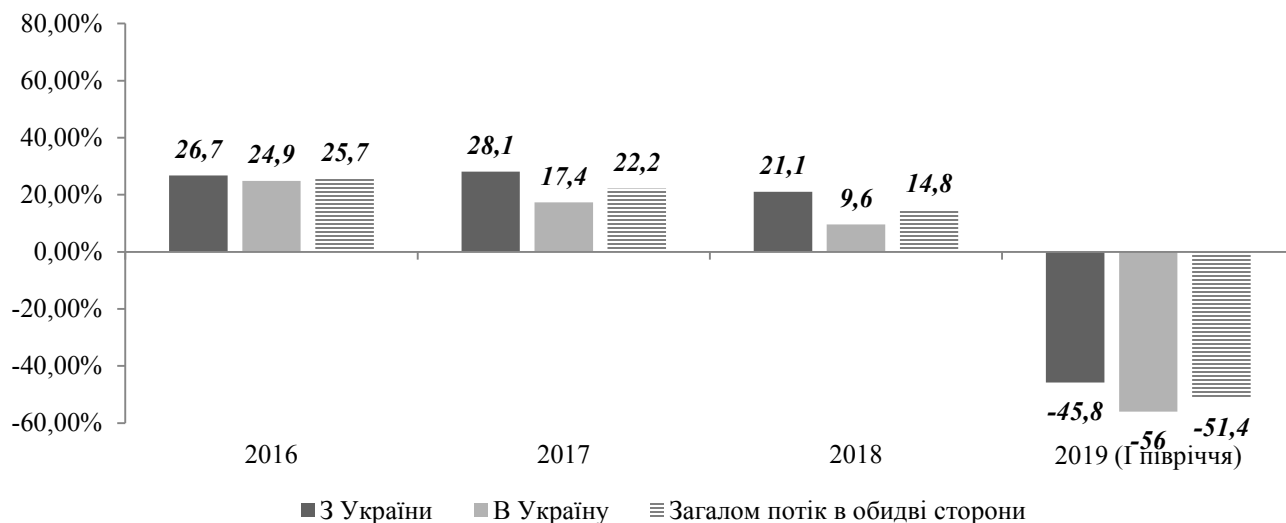
Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	7500	6546	87	8228	110	7997	107	7511	100	6362	85
Легкові автомобілі	5000	1881	38	2409	48	2276	46	1998	40	1521	30
Автобуси	60	23	38	28	47	33	55	37	62	31	52
Вантажні ТЗ	500	481	96	527	105	688	138	657	131	570	114

Перетин громадянами державного кордону через даний пункт пропуску характеризувався циклічними коливаннями. Найбільший пасажиропотік припадає на літні місяці, особливо липень-серпень. У листопаді спостерігається спад навантаження за категорією громадян, який триває до весняного періоду. Відповідно, у зимові та весняні місяці, зазвичай кількість громадян, які перетнули кордон переважно не досягала показника проектної спроможності (рис. 3.1).



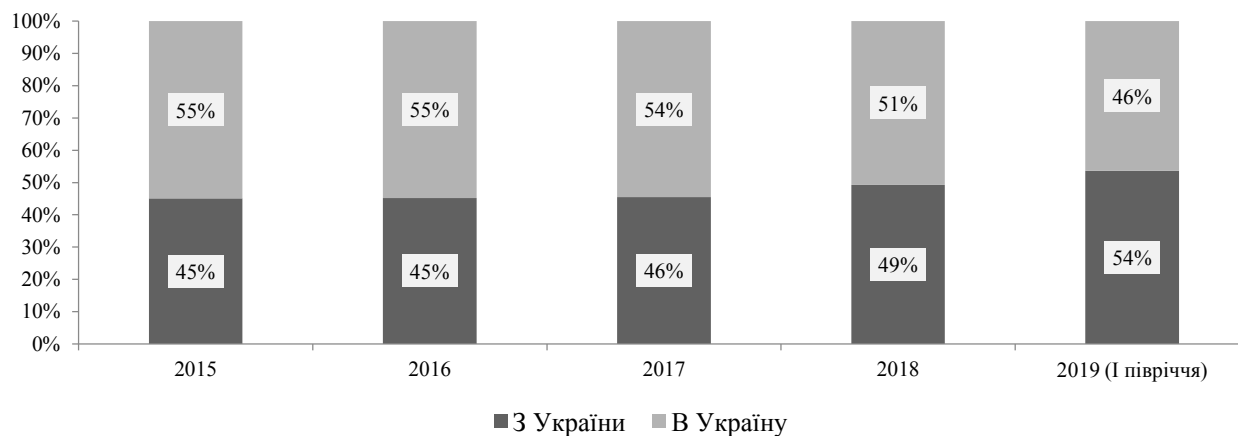
**Рис. 3.1. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп (Тиса)» у категорії громадян у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Протягом 2016-2018 рр. спостерігаємо високі темпи приросту потоків громадян, які перетинали цей пункт пропуску. У загальній структурі потоку громадян частка тих, які в'їжджають в Україну, переважає частку тих, які виїжджають. Виключенням є 1 півріччя 2019 р., коли частка потоку громадян у напрямі виїзду з України становила 54%, а потік в'їзду – 46%. Загалом основний пасажиропотік через кордон здійснюється легковими автомобілями (рис. 3.2).



**Рис. 3.2. Темпи приросту/зниження потоку громадян через ПП «Чоп (Тиса)», %**

Протягом досліджуваних років кількість громадян, які в'їжджають на територію України, переважає кількість громадян, які виїжджають з території України через цей пункт пропуску (рис. 3.3).

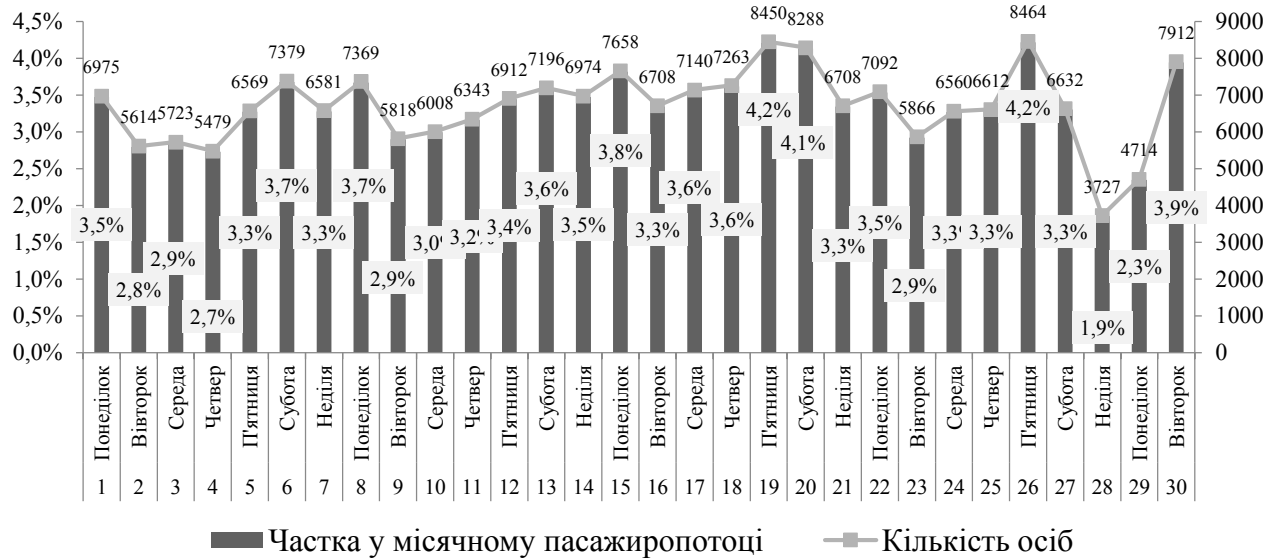


**Рис. 3.3. Структура потоку громадян через ПП «Чоп (Тиса)», %**

Аналіз щодобових даних потоку громадян протягом квітня 2019 р. засвідчує наявність певних коливань. Пікові навантаження припадали на другу половину місяця, а саме 19-20 квітня: кількість громадян, які перетнули кордон, перевищувала проектну спроможність на 111% та 113%, 26 квітня – 113%. Пікові навантаження припали за дві доби до святкових днів (21 квітня 2019 р. - Католицька Пасха, 28 квітня - Великодень за юліанським календарем). Пасажиропотік 28 квітня (неділя) був найменшим і не перевищував 50% проектної спроможності.

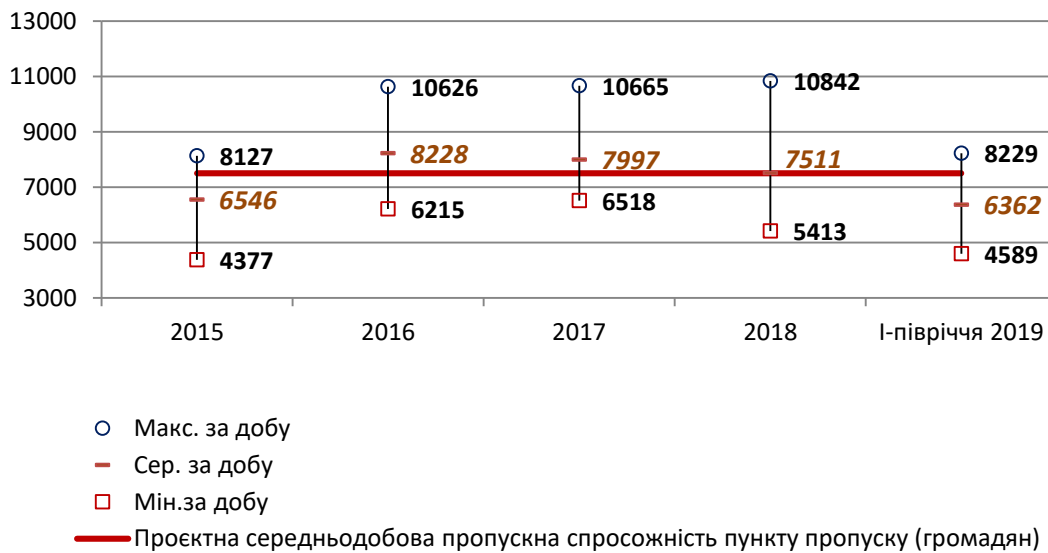
У середньому за місяць пасажиропотік протягом доби становив 6691 осіб, і не перевищував заявлену добову проектну спроможність в 7500 осіб. Коефіцієнт завантаження в середньому складав 85%.

Загалом, якщо виключити святкові та передсвяткові доби, у квітні місяці відслідковуємо тенденцію зростання пасажиропотоку з неділі на понеділок. Падіння спостерігається у вівторок і поступове збільшення до вихідних (рис. 3.4).



**Рис. 3.4. Показники пасажиропотоку через ПП «Чоп (Тиса)» у квітні 2019 р.**

Мінімальний, середній, максимальний показники перетину кордону громадянами протягом 2015 – 1 півріччя 2019 рр. наведено на рис. 3.5.

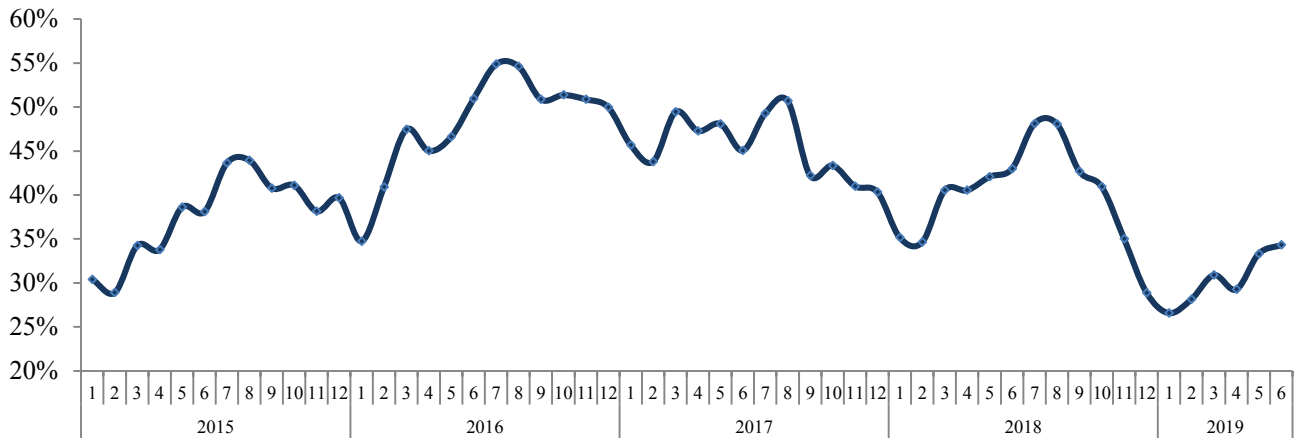


**Рис. 3.5. Мінімальний, середній, максимальний показники перетину кордону громадянами протягом 2015 – 1 півріччя 2019 рр.**

Протягом 2015 – I пол. 2019 рр. кількість пропущених легкових автомобілів не перевищувала показник проектної пропускну спроможності. У середньому за добу протягом зазначених років кількість легкових автомобілів пропущених через державний кордон, коливалася від 1881 до 2409 одиниць.

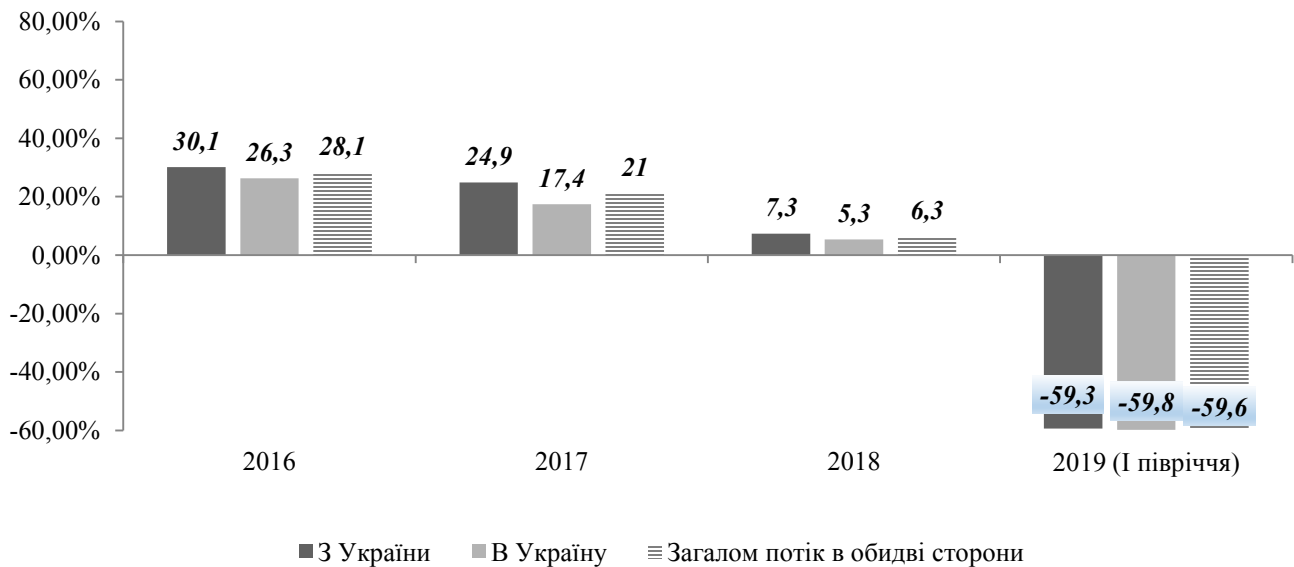


Піковими місяцями як для в'їзду «в Україну», так і для виїзду «з України» легкових автомобілів є липень-серпень. Найменше навантаження припадає на період з листопада по лютий. Мінімальна середньодобова завантаженість легковими автомобілями становила 27% від проектної спроможності у січні 2019 р., максимальна – 55% від проектної спроможності (липень-серпень 2016 р.) (рис. 3.6).



**Рис. 3.6. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп (Тиса)» у категорії легкові автомобілі у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

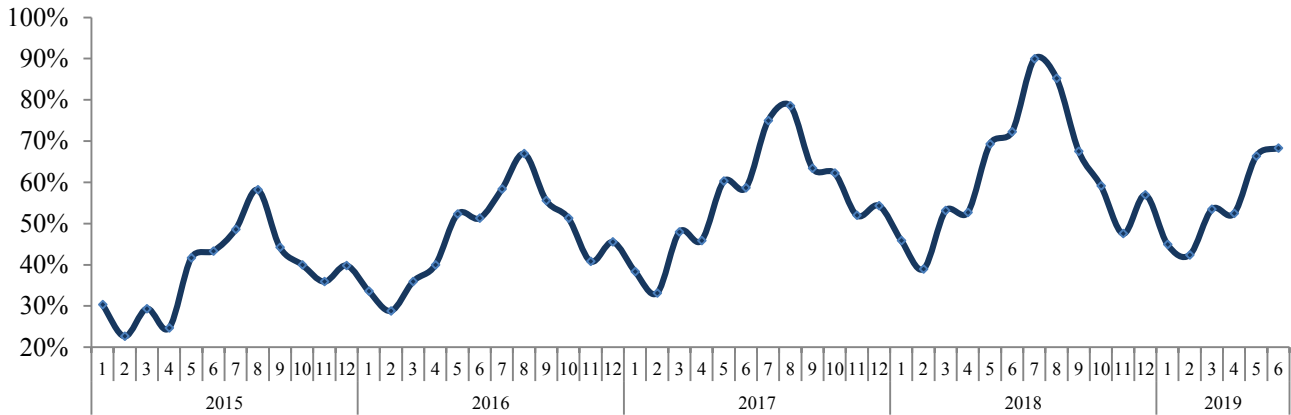
Протягом 2015- 2018 рр. спостерігалась позитивна динаміка перетинів державного кордону легковими автомобілями. Середньорічний темп приросту перетинів легковими автомобілями за ці роки становить 4,3% (рис. 3.7).



**Рис. 3.7. Темпи приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Чоп (Тиса)», %**

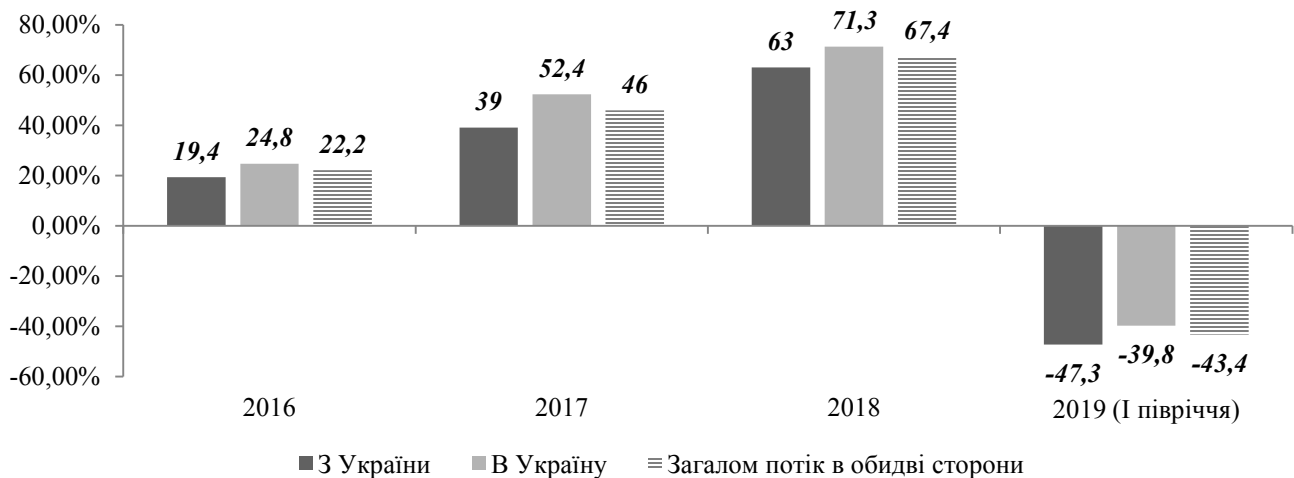
Частка потоку легкових автомобілів в напрямі в'їзду «в Україну» протягом усіх досліджуваних років переважала частку легкових автомобілів, які рухалися в напрямі виїзду «з України», на 2-4%.

Завантаженість пункту пропуску пасажирськими автобусами характеризується позитивною динамікою. Піковими місяцями є літні. Найменше навантаження спостерігається у січні – лютому. Середньодобові показники перетину кордону пасажирськими автобусами за досліджуваний період коливалися від 23 до 37 автобусів. Максимальна кількість пропущених автобусів за добу становила 54 (липень 2018 р.). Слід додати, що 2018 рік характеризувався найбільшою інтенсивністю перетину кордону пасажирськими автобусами (рис. 3.8).

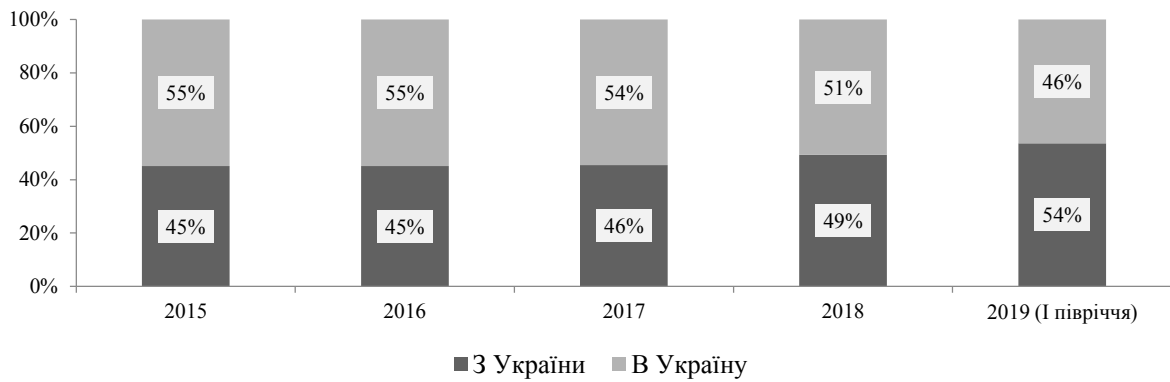


**Рис. 3.8. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп (Тиса)» у категорії пасажирські автобуси у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

У 2018 р. потік пасажирських автобусів в обидві сторони зріс порівняно з 2015 р. на 67,35%. Більшими темпами приросту характеризувався потік пасажирських автобусів в напрямі в'їзду «в Україну». Відповідно і частка потоку пасажирських автобусів в напрямі в'їзду «в Україну» перевищує частку потоку автобусів в напрямі виїзду «з України». Лише у 1 півріччі 2019 р. частка пасажирських автобусів в напрямі виїзду «з України» становила 54%, а на в'їзд – 46% (рис. 3.9-3.10).

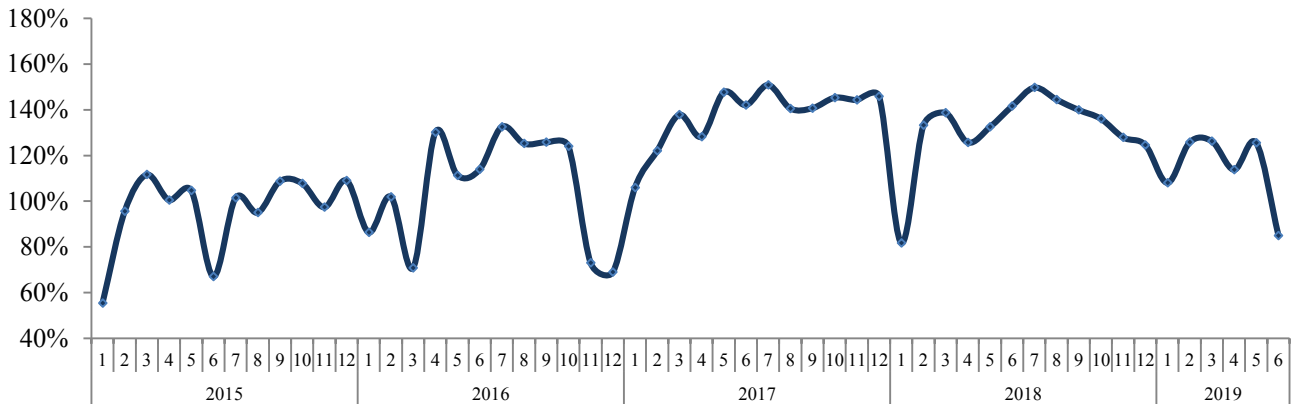


**Рис. 3.9. Темпи приросту/зниження потоків пасажирських автобусів через ПП «Чоп (Тиса)», %**



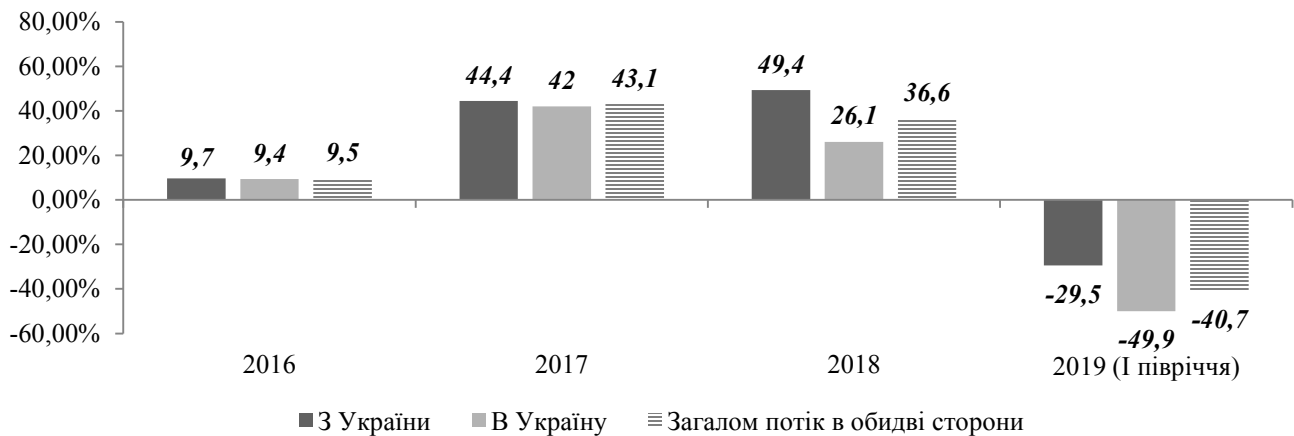
**Рис. 3.10. Структура потоку пасажирських автобусів через ПП «Чоп (Тиса)», %**

ПП «Чоп (Тиса)» спеціалізується на вантажних перевезеннях. Рівень добової завантаженості пункту пропуску у категорії вантажні транспортні засоби наведено на рис. 3.11.



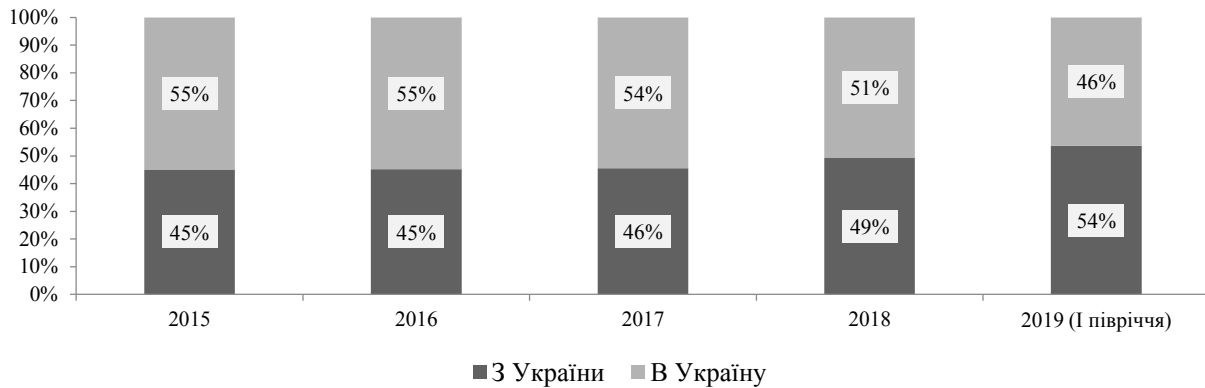
**Рис. 3.11. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп (Тиса)» у категорії вантажних ТЗ у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Починаючи з 2016 р., спостерігається позитивна динаміка перетинів кордону вантажними транспортними засобами (рис. 3.12).



**Рис. 3.12. Темпи приросту/зниження потоку вантажних ТЗ через ПП «Чоп (Тиса)», %**

Аналіз структури потоку вантажних ТЗ через ПП «Чоп (Тиса)» свідчить про переважання частки вантажних транспортних засобів у напрямі «в Україну» (рис. 3.13).



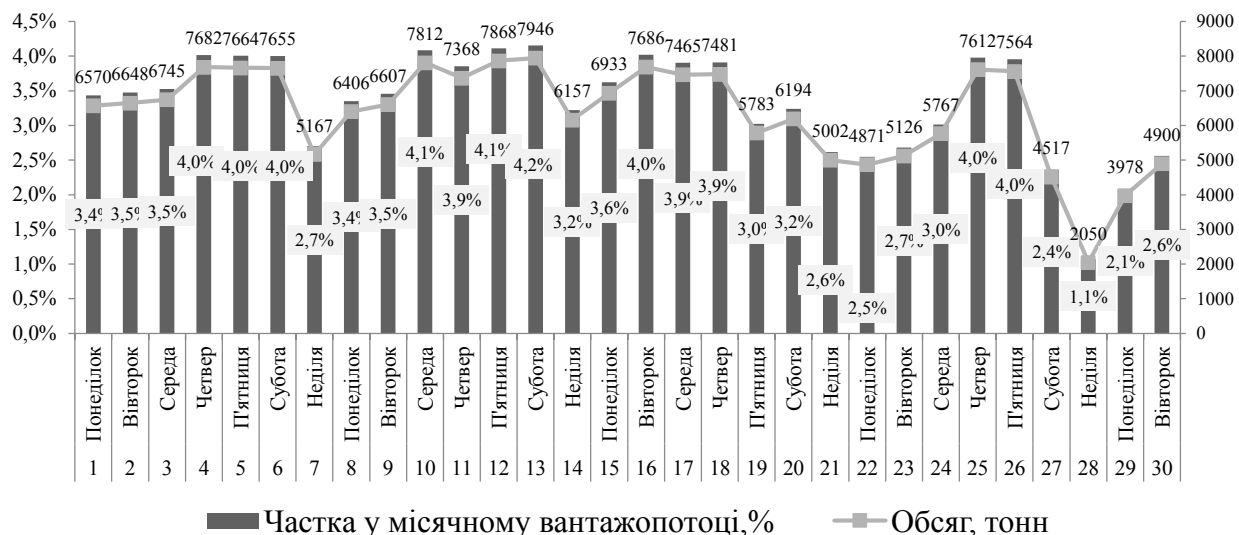
**Рис. 3.13. Структура потоку вантажних ТЗ через ПП «Чоп (Тиса)», %**

Якщо розглянути показник сумарного обсягу пропущених вантажів «з України», то їх обсяг в середньому в 1,5 рази більший за обсяг вантажів, які ввозять «в Україну». У 2018 р. частка сумарного обсягу вантажів (тис. т) дещо скоротилася до 59%, а за 1 півріччя 2019 р. знову зросла до 61% (рис. 3.14).



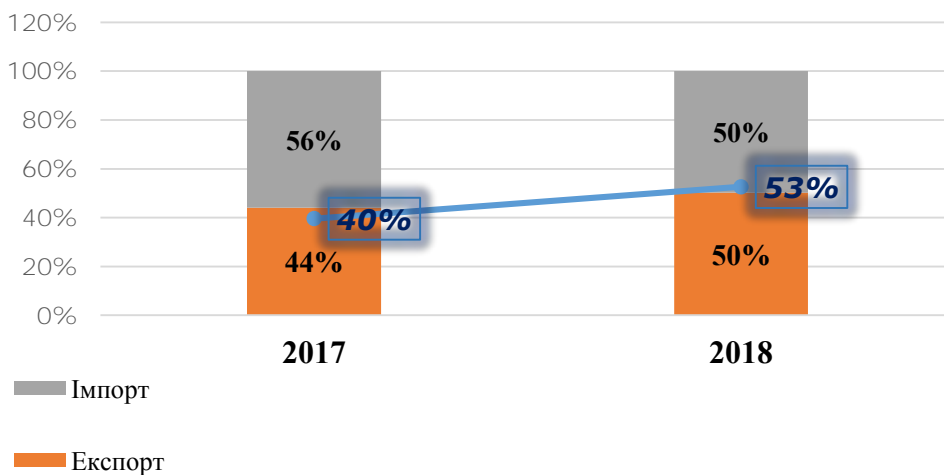
**Рис. 3.14. Структура обсягу пропущених вантажів через ПП «Чоп (Тиса)», %**

Аналіз вантажопотоку за квітень 2019 р. дає можливість констатувати, що найменшим він є у неділю. Пік припадає на «четвер - п'ятниця - субота». У зв'язку з особливістю місяця дослідження різкий спад у обсязі вантажопотоку спостерігався 27-28 квітня і дещо менший спад - 20-21 квітня. У середньому за добу вантажопотік становив 6,9 тис. т, мінімальне значення – 5,1 тис. т, а максимальне – 7,9 тис. т (розрахунок проводився без урахування передсвяткової суботи, Великодня, післясвяткового понеділка) (рис. 3.15).



**Рис. 3.15. Показники вантажопотоку через ПП «Чоп (Тиса)» за квітень 2019 року**

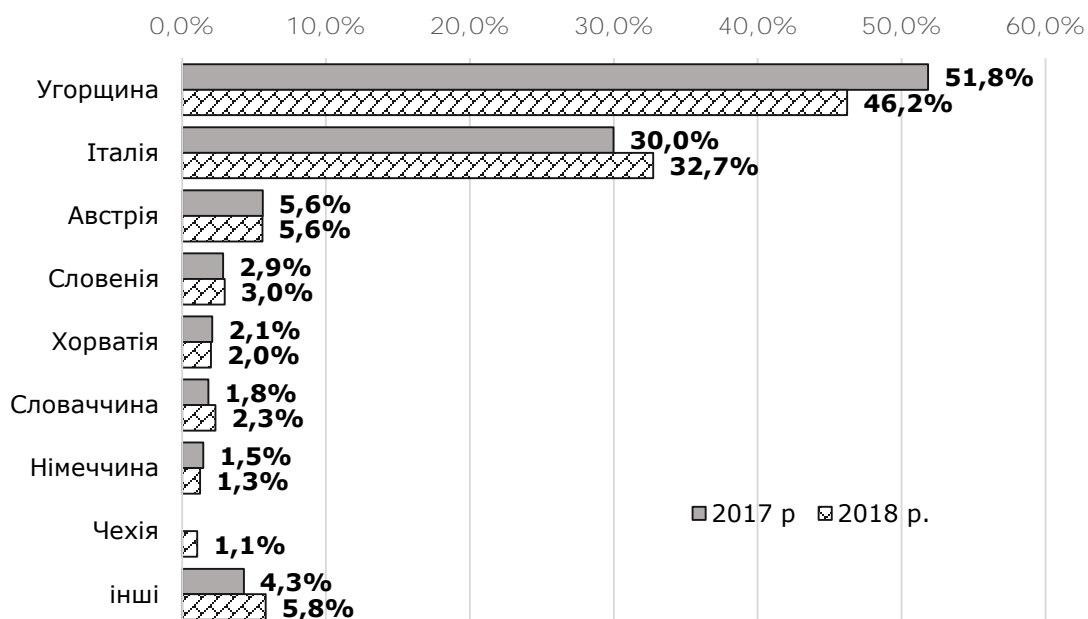
Аналіз даних за 2017 та 2018 рр. по відділах митного оформлення 1-4 митного поста «Дяково» (пункт пропуску «Дякове-Халмеу»), відділах митного оформлення 1-5 митного поста «Ужгород» (пункт пропуску «Ужгород-Вишне Немецьке»), відділах митного оформлення 1-4 митного поста Тиса (пункт пропуску «Чоп (Тиса)») показав, що частка вантажопотоку, який зареєстрований у відділах митного оформлення 1-4 митного поста «Тиса» становить 40% та 53% відповідно. Фактично половина вантажів здійснює оформлення у досліджуваному митному пості, а на решту два митних поста припадає інша половина декларування вантажів. Співвідношення експорту та імпорту є пропорційним (рис. 3.16).



**Рис. 3.16. Частка експорту та імпорту, оформленого через відділи 1-4 митного поста «Тиса»**

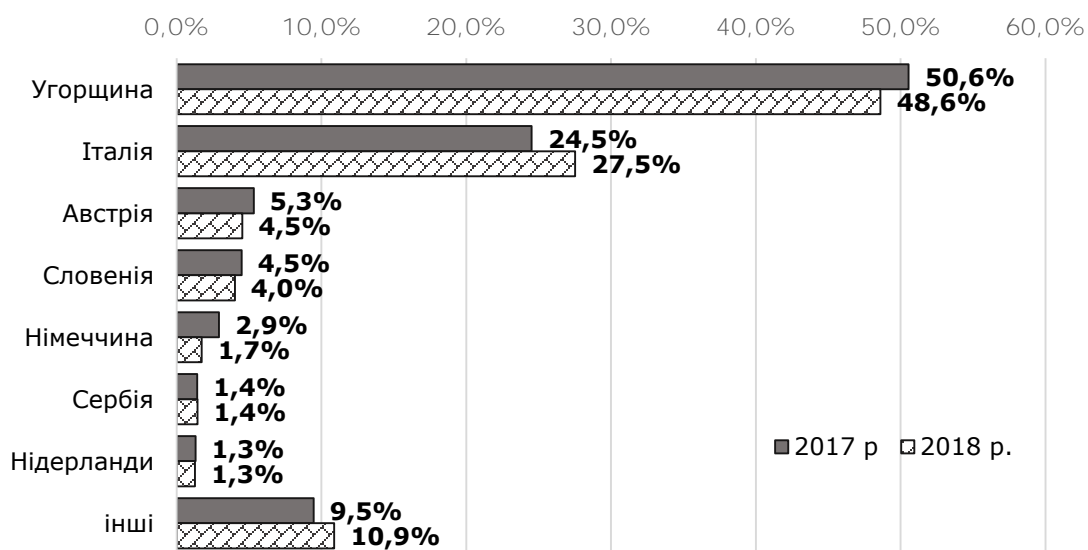
Залежно від року 56 - 62% вантажних потоків були транзитними. За напрямом «експорт» «з України» вантажопотік в половині випадків спрямовується до Угорщини та Італії. У 2017-2018

рр. ці дві країни займають найбільшу частку в експорті українських товарів, які проходять через пункт пропуску «Чоп (Тиса)» (рис. 3.17).



**Рис. 3.17. Країни призначення за напрямом «експорт» «з України»**

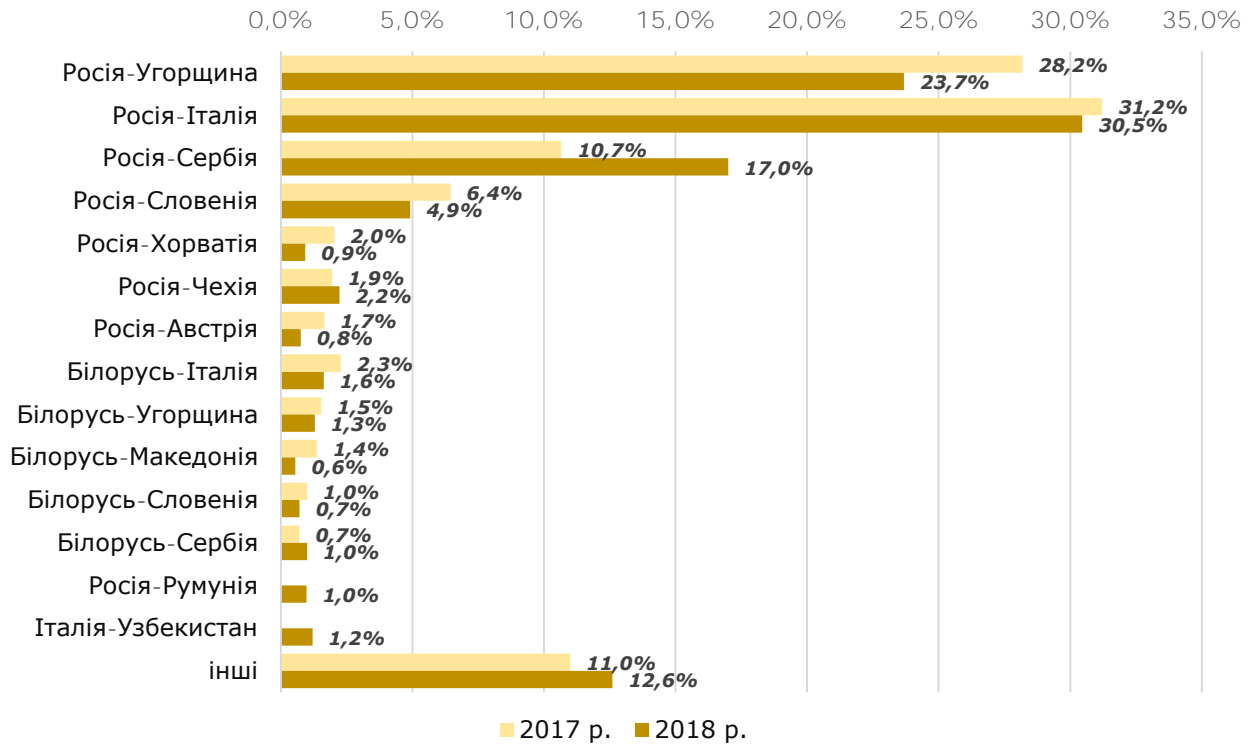
За напрямом «імпорт» «в Україну» вантажопотік в половині випадків спрямовується з Угорщини та у чверті випадків з Італії. У 2017-2018 рр. ці дві країни займають найбільшу частку в імпорті товарів, які проходять через пункт пропуску «Чоп (Тиса)» (рис. 3.18).



**Рис. 3.18. Країни відправлення за напрямом «імпорт» «в Україну»**

Основних країн -відправників та країн призначення транзитних вантажів є декілька (рис. 3.19). Товари спрямовуються «до» та «з» Італії, Австрії, Чехії, Угорщини, Росії, Білорусі. Значна частина вантажів курсує в напрямку балканських країн (Словенія, Сербія, Македонія, Хорватія).

Майже третину транзитного вантажопотоку займають напрями «Росія-Італія», «Росія-Угорщина». Такий напрям транзиту як «Італія-Узбекистан» у 2018 р. становив 1,2% від усього транзитного потоку.



**Рис. 3.19. Найбільші транзитні напрями (в обидві сторони) через Україну, оформлених через відділи 1-4 митного поста «Тиса»**

Середній час очікування на в'їзд так і виїзд з України варіює залежно від дня тижня та години доби (табл. 3.18, рис. 3.20).

**Таблиця 3.18**

**Час очікування у ПП «Чоп (Тиса)» протягом 21.07 – 26.09 2019 року**

Показник	В'їзд «в Україну»		Виїзд «з України»	
	Легковий транспорт	Вантажний транспорт	Легковий транспорт	Вантажний транспорт
Мінімальний час	0:00	0:10	0:03	0:09
Середній час	0:10	0:35	0:30	0:23
Медіана	0:06	0:29	0:24	0:22
Максимальний час	1:52	2:16	2:02	1:04

Середній час очікування на виїзд «з України» легкового транспорту перевищує середній час очікування на в'їзд. Піковими годинами очікування за напрямком виїзд «з України» - були ранкова 5 і 8 години, а також вечірні 17 та 20. За днями тижня найбільші максимальні показники очікування були зафіксовані в понеділок та середу. За напрямом в'їзд «в Україну» піковими є нічні години 2 ночі та 5 ранку. За днями тижня - понеділок, субота та неділя.

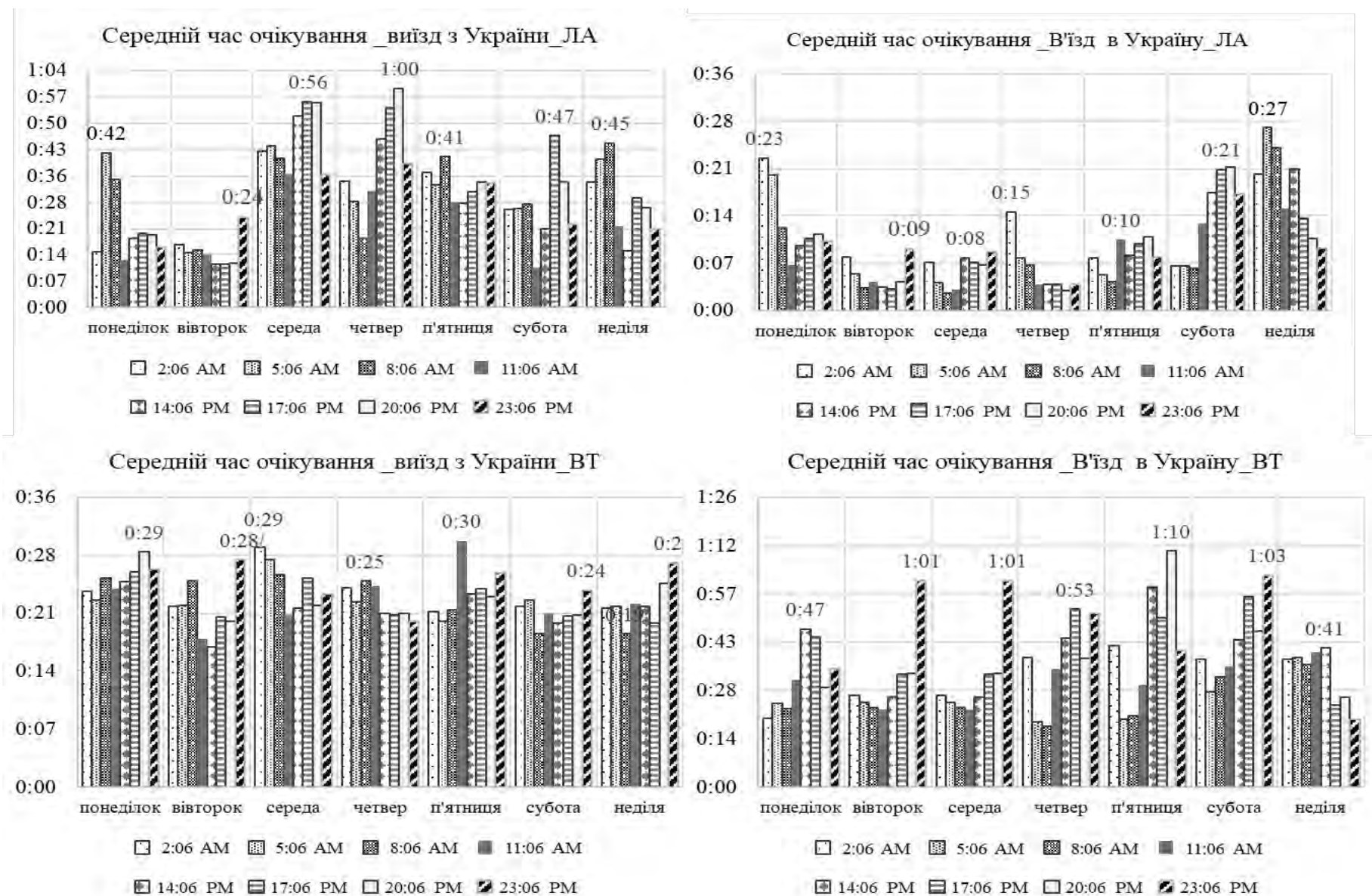
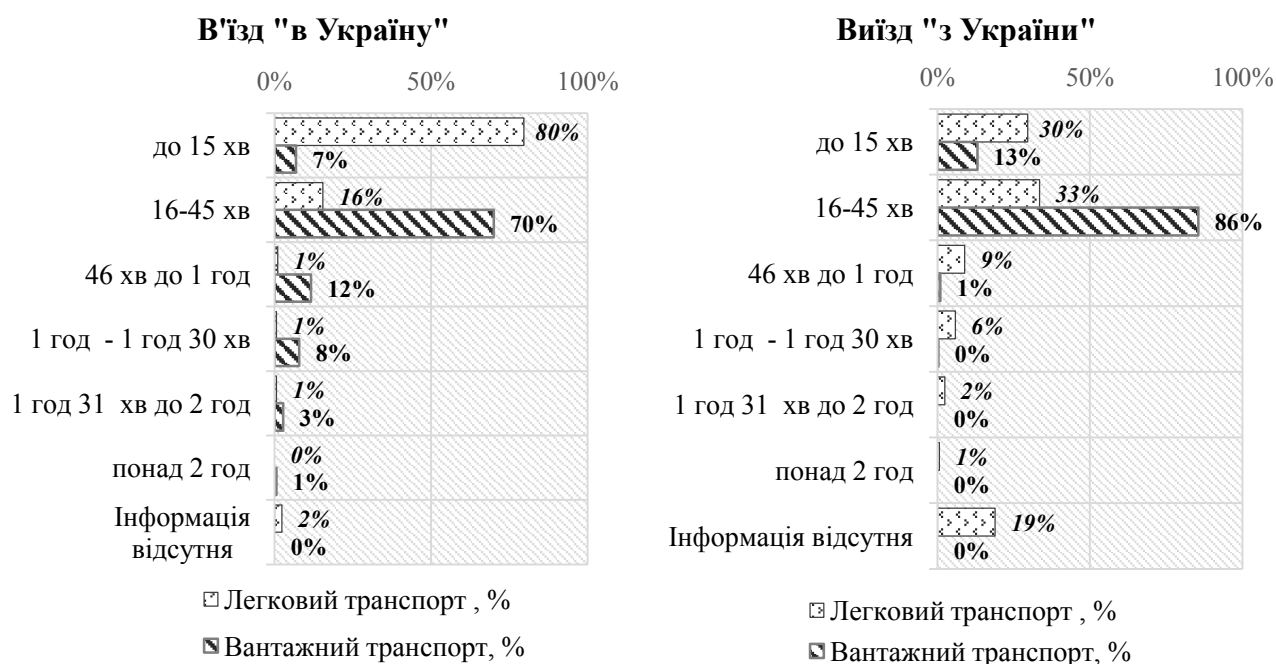


Рис. 3.20. Середній час очікування за днями тижня і годинами через ПП «Чоп (Тиса)» упродовж 21.07.-26.08.2019 р.



Середній час очікування вантажного транспорту перевищує час очікування легкових автомобілів. За напрямом виїзд «з України» час очікування вантажного транспорту в середньому дорівнює 17 хв., за напрямом в'їзд «в Україну» - 20 хв. Середній час очікування на виїзд з України є приблизно однаковим протягом усіх семи днів тижня (до 30 хв.). За напрямом в'їзд «в Україну» пікові середні значення припадали на другу половину дня протягом робочого тижня. Лише у неділю середній час очікування більший в першій половині дня порівняно з вечірніми годинами.

Згруповані показники часу очікування показали, що на в'їзд «в Україну» легковий автотранспорт у 80% випадків очікує до 15 хв., вантажні транспортні засоби у переважній більшості очікують від 16 до 45 хв. За напрямом виїзд «з України» - вантажні транспортні засоби очікують від 16 до 45 хв., а легкові розподілились доволі рівномірно між двома групами – або до 15 хв., або від 16 до 45 хв. (рис. 3.21).



**Рис. 3.21. Структура потоку легкових та вантажних ТЗ за часом очікування за обома напрямками через ПП «Чоп(Тиса)», %**

**Висновки.** «Чоп (Тиса)» є потужним пунктом пропуску, який працює цілодобово і знаходиться на кордоні з Угорщиною. Профіль даного пункту пропуску з акцентом на вантажні перевезення (оскільки для вантажних транспортних засобів відведено 10 смуг, тоді як для легкового автотранспорту індивідуального користування - 4, з урахуванням інших легкових транспортних засобів – 8 смуг, для автобусів лише 2).

За останні чотири роки (2015-2018 рр.) кількість пропущених легкових автомобілів, пасажирських автобусів не перевищувала показники проектної пропускної спроможності. Піковими місяцями для пасажирських автобусних перевезень є літні (червень, липень, серпень).

Пункт пропуску переважаний вантажними транспортними засобами. Середньорічні темпи приросту з 2014 по 2018 роки кількості вантажних транспортних засобів, які перетнули кордон, становить 9,4%. За середньодобовою кількістю вантажних транспортних засобів, які перетнули кордон, найбільші навантаження на пункт пропуску спостерігались у 2017-2018 рр.

За напрямом перетину кількість вантажних ТЗ «в Україну» перевищує кількість вантажних ТЗ «з України». Однак обсяг вантажів, які курсують «з України» є в середньому 1,5 рази більший, ніж «в Україну».

У понад половини випадків митного оформлення, вантажоперевезення є транзитними. Найбільшими країнами імпортерами, так і експортерами для України, є Угорщина та Італія. Найдинамічнішими за кількістю перетинів є такі транзитні напрями як: «Росія - Угорщина», «Росія Італія», «Росія - Сербія», «Росія - Словенія».

У середньому на виїзд «з України» вантажним транспортним засобам доведеться чекати до 30 хв. Пікові години очікування були зафіксовані протягом робочого тижня (понеділок-п'ятниця). За годинами доби в напрямку виїзд суттєвих коливань немає. За напрямом в'їзд «в Україну» вантажні транспортні засоби в середньому затрачують від 18 хв. до 1 год 10 хв. Максимальний час очікування був зафіксований у середу та п'ятницю.

У середньому на виїзд легковий автотранспорт очікує від 11 хв. до 1 години. Тоді як на в'їзд середній час очікування є меншим і коливався від 2 до 27 хв.

ПП «Чоп (Тиса)» є лідером за всіма видами перетинів державного кордону України у Закарпатській області. На нього припадає 24% всіх перетинів державного кордону громадянами, 23% - легковими автомобілями, 35% - автобусами, 61% - вантажними транспортними засобами. Інтегрованість до ключових міжнародних транспортних коридорів, позитивна динаміка зростання кількості перетинів та високий рівень завантаженості (особливо вантажними ТЗ) зумовлює необхідність переорієнтації частини потоків на інші пункти пропуску.

### **3.3. Аналіз функціонування ПП «Чоп (Дружба) - Захонь»**

**ПП «Чоп (Дружба) – Захонь»** - цілодобовий міжнародний залізничний пункт пропуску. Характер перевезень – вантажний та пасажирський.

Пункт пропуску «Чоп (Дружба) - Захонь» (далі «Чоп (Дружба)») є частиною вантажних коридорів ЄС. До ПП «Чоп (Дружба)» дотикається вантажний залізничний коридор №6 (Середземноморський вантажний). У Будапешті даний коридор перетинається з коридором №7, який з'єднує такі країни як Німеччина, Чехія, Австрія, Словаччина, Угорщина, Румунія, Болгарія та Греція та забезпечує зв'язок країн через континент до морів. Також через пункт пропуску пролягає 5-й (Критський) міжнародний транспортний коридор.

*Основні країни призначення:* Угорщина, Італія, Австрія, Сербія, Хорватія, Боснія і Герцеговина, Словенія, Македонія, Чорногорія, Німеччина, Франція, Швейцарія.

*Спеціалізація колії:* Колія 1435 мм на території України до ст. Мукачево – 44 км для перевантаження, для транзитних поїздів на частині Чоп - Дяково – 110 км.

*Тип вантажу:* Приймання – Хімікати, чорні метали, машини і обладнання, зерно, товари, що швидко псуються, вантажі криті, вантажі на відкритому рухомому складі до 50 тон (до 80 т за окремими домовленостями), великотоннажні контейнери, інше. Передача - нафтопродукти, зернові вантажі, цемент, хімікати і газ в цистернах, ліс, інше.

*Обмеження по перевезенню:* нема

*Завантаження і вивантаження:*

Завантаження і вивантаження з вагонів колії 1435 мм може здійснюватися на станціях Чоп. Мукачево - транспортери і спецвагони в Словаччину, Угорщину, Румунію. На станції

Мукачево здійснюється перевантаження великовагових, негабаритних і небезпечних вантажів.

З метою збільшення обсягів перевезення, прискорення доставки та збереження вантажів у контейнерах Укрзалізницею організовані контейнерні поїзди і поїзди комбінованого транспорту в напрямку міжнародних транспортних коридорів, а також територією України (табл. 3.19).

Таблиця 3.19

**Вантажні контейнерні поїзди міжнародного спрямування через станцію Чоп<sup>16</sup>**

Назва поїзда	Маршрут прямування	Спеціалізація поїзда
Китай – Країни ЄС <sup>17</sup>	Китай – Росія (Забайкальськ/Находка – Зернове) – Україна (Зернове – Батево/Чоп) – Угорщина/Словаччина	контейнерний
	Китай – Казахстан (Алтинколь – Актау-Порт/Курик-Порт) – Азербайджан (Алят – Бєюк-Кясік) – Грузія (Гардабані – Поті/Батумі) – Україна (Поромна – Ізов/Ужгород/Чоп/Мостиська/Вадул-Сірет) – країни Європи через поромні переправи: Актау-Порт – Алят та Поті/Батумі – Чорноморськ	контейнерний

Окрім вантажних перевезень, даний пункт пропуску передбачає пасажирські міжнародні перевезення.

**Добова проектна спроможність** ПП «Чоп (Дружба)» складає 700 вантажних вагонів та 60 пасажирських вагонів. Завантаженість пункту пропуску вантажними вагонами була незначною і становила в середньому 6% від проектної спроможності. У середньому завантаженість пасажирськими вагонами протягом досліджуваного періоду сягала 38% від передбаченої проектної спроможності (табл. 3.20).

Таблиця 3.20

**Середньодобова завантаженість ПП «Чоп (Дружба)»**

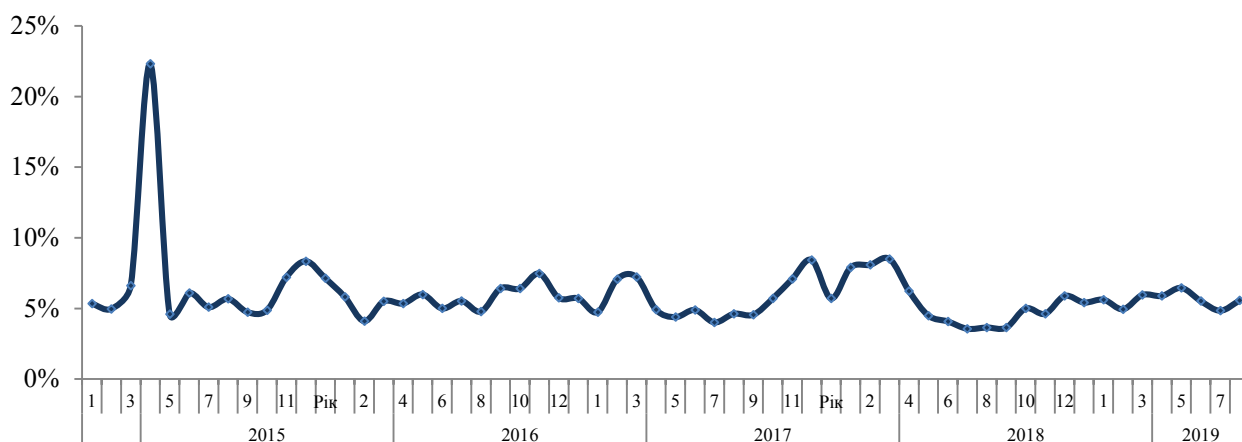
Категорія	Проектна (доба), од	2015		2016		2017		2018		7 міс. 2019	
		факт	%	факт	%	факт	%	факт	%	факт	%
Вантажні вагони	700	50	7	40	6	40	6	38	5	39	6
Пасажирські вагони	60	22	37	19	31	20	33	25	42	29	48

Порівняння середньодобових показників перетину кордону протягом 2015 р. - 7 міс. 2019 р. вантажними вагонами із запроектованою спроможністю пункту пропуску свідчить про незначне використання свого потенціалу. Єдиний місяць, у якому відбулось стрімке

<sup>16</sup> Контейнерні перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/intermodal\\_transportation/container/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/intermodal_transportation/container/)

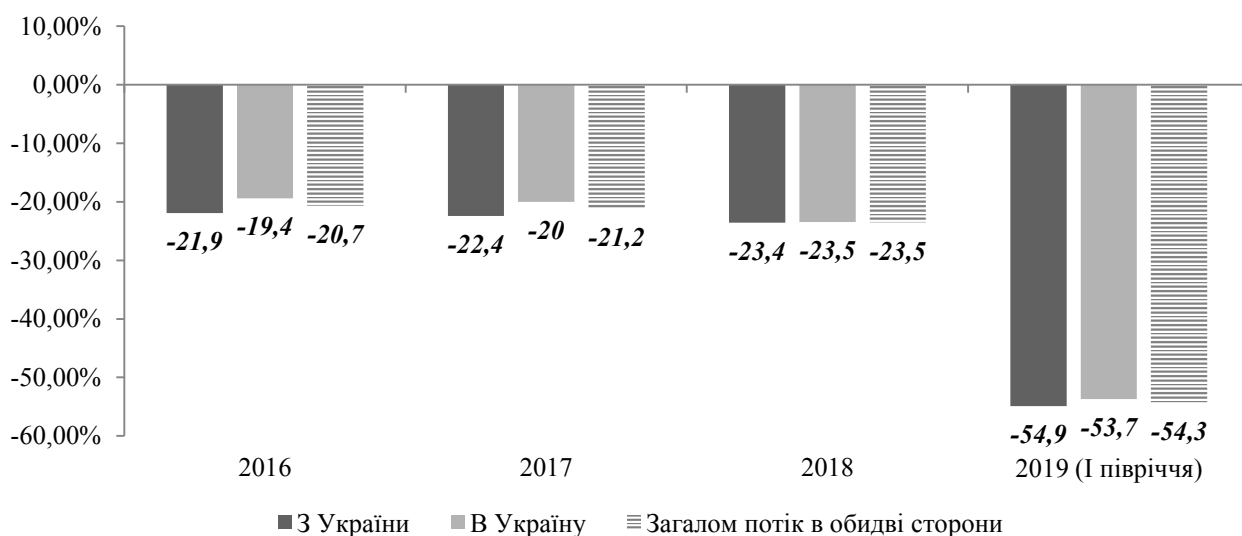
<sup>17</sup> З території України маршрут проходить через чотири пункти пропуску: 2 – на українсько-польській ділянці державного кордону, 1 – українсько-угорській та 1 – українсько-словацькій.

збільшення потоку вантажних та пасажирських поїздів, був квітень 2015 р., коли було зафіксовано 156 вагонів за добу (в обидва напрями). Зазвичай за добу проходить через пункт пропуску від 25 до 60 вантажних вагонів (рис. 3.22).



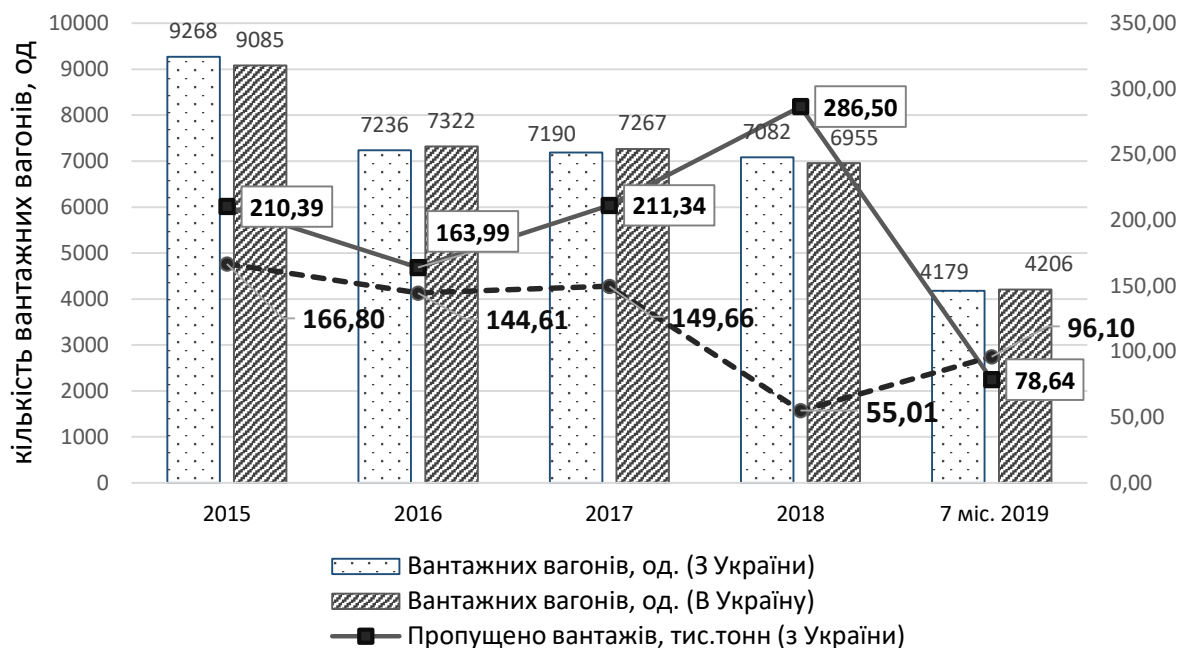
**Рис. 3.22. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп (Дружба)» у категорії вантажні вагони у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

У 2016 р. порівняно із 2015 р. скоротилась кількість вантажних вагонів, які курсували через пункт пропуску, на 20,68%. Протягом 2017 – 2018 рр. відбулось подальше, але незначне, скорочення. Щодо кількості вантажних вагонів, які курсують за напрямками «з України» та «в Україну», то їх кількість є доволі однаковою (рис. 3.23).



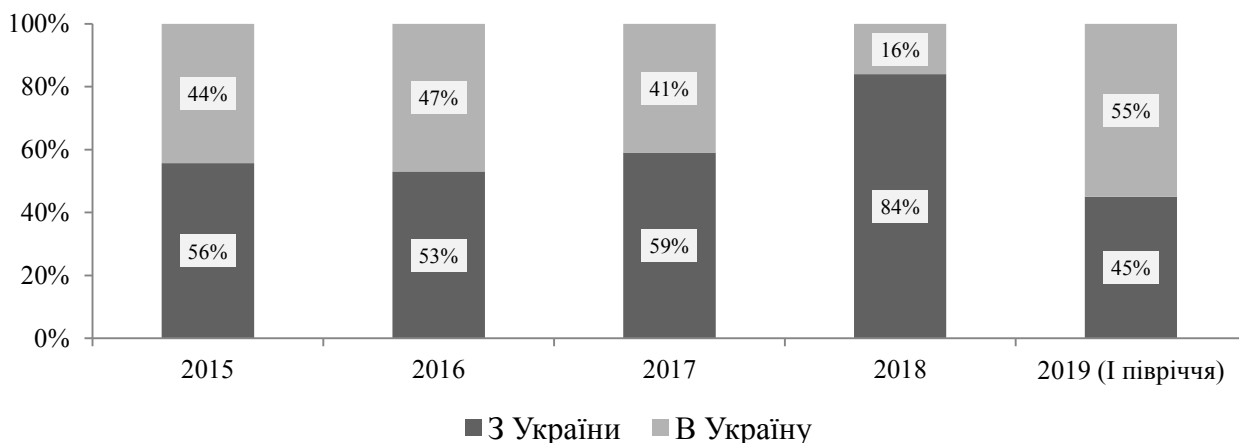
**Рис. 3.23. Темпи скорочення кількості вантажних вагонів через ПП «Чоп (Дружба)», %**

Динаміка вантажопотоку характеризувалась змінними тенденціями (рис. 3.24).



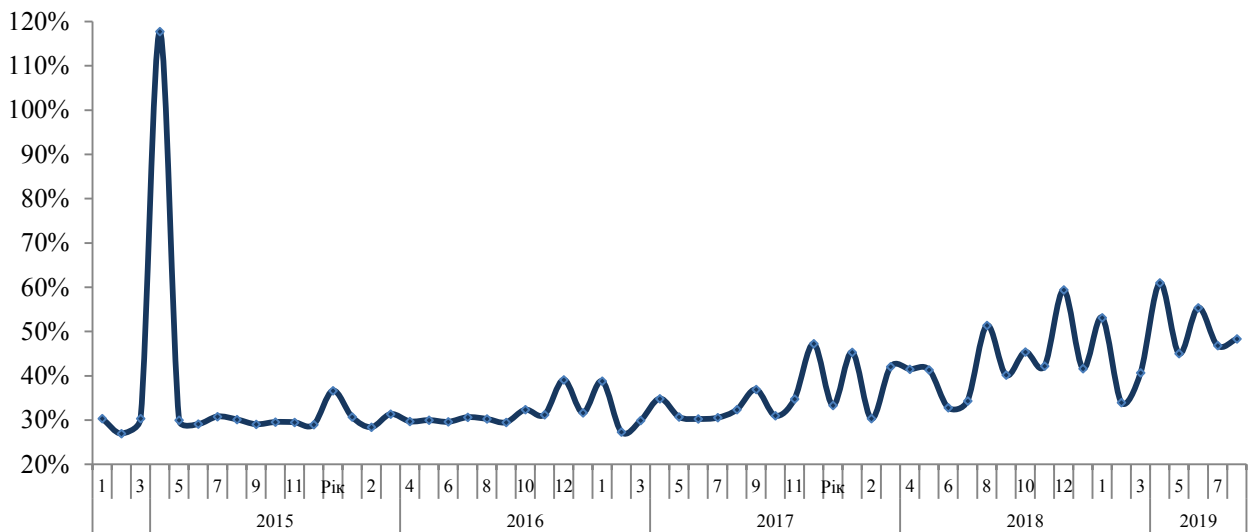
**Рис. 3.24. Кількість вантажних вагонів та вантажів, пропущених через ПП «Чоп (Дружба)»**

Порівнюючи пропорції обсягу пропущених вантажів за напрямом («з України» чи «в Україну»), то протягом 2015-2017 рр. можемо спостерігати достатньо рівномірне їх співвідношення. Так, у 2017 р. частка вантажів, які перетинали кордон у напрямі «в Україну», становила 41%, а частка тих, які перетинали кордон у зворотному напрямі, сягала 59% від усього обсягу вантажообороту (тис. т). Натомість у 2018 р. відбулося значне збільшення обсягів вантажів, які перетинали кордон у напрямі «з України» (рис. 3.25).



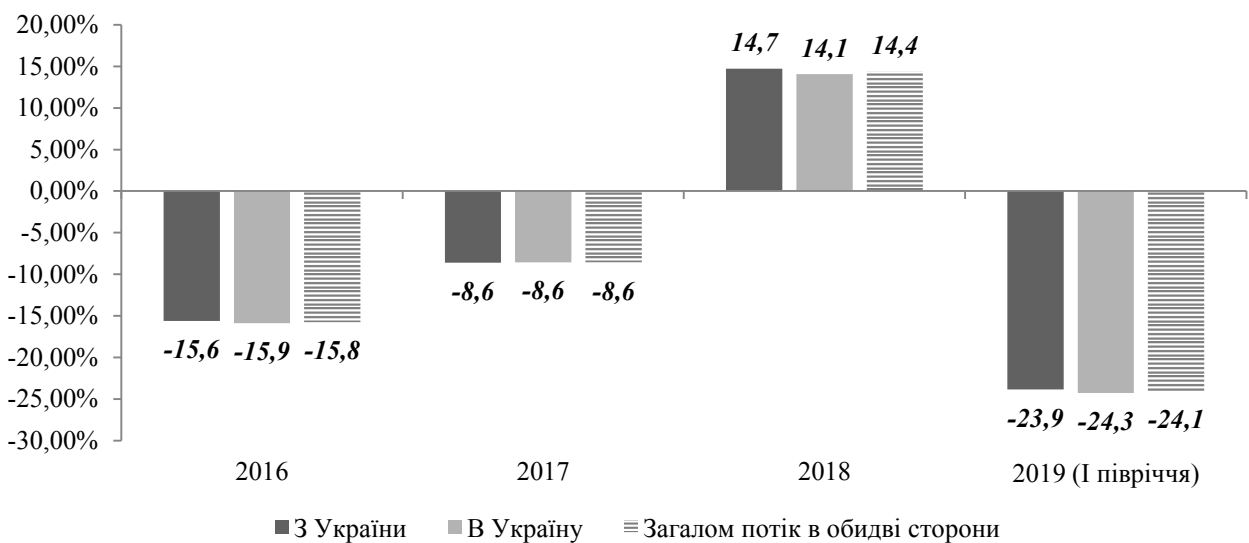
**Рис. 3.25. Структура потоку вантажів через ПП «Чоп (Дружба)», %**

Щодо проектної спроможності за пасажирськими вагонами, то спостерігається незначне зростання завантаженості цього пункту пропуску (рис. 3.26).



**Рис. 3.26. Рівень добової завантаженості ПП «Чоп (Дружба)» у категорії пасажирські вагони у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

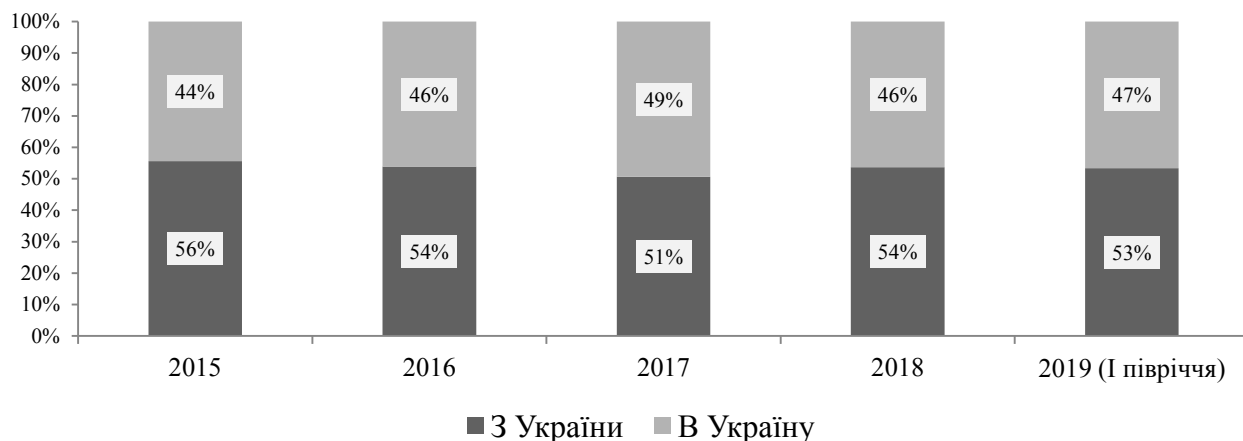
Варто підкреслити, що рух пасажирських поїздів є жвавішим на цій ділянці кордону порівняно із вантажними перевезеннями. Протягом досліджуваного періоду кількість пасажирських вагонів, які перетинали ПП «Чоп (Дружба)», коливається у сторону збільшення-зменшення. У середньому ж за добу пункт пропуску перетинає від 15 до 45 пасажирських вагонів. Сумарно за 2018 р. кількість пасажирських вагонів перевищила відповідну кількість вагонів, які перетнули кордон у 2015 р. (рис. 3.27).



**Рис. 3.27. Темпи приросту/скорочення кількості пасажирських вагонів через ПП «Чоп (Дружба)», %**

Річні показники кількості громадян, які курсують поїздами «з України», перевищують пасажиропотік «в Україну». Окремим виключенням є такі місяці як квітень та грудень, у яких пасажиропотік «в Україну» перевищує пасажиропотік «з України» (рис. 3.28).

Загалом спостерігаємо збільшення пасажиропотоку в обидва напрями за досліджуваний період. Різкий стрибок у напрямі збільшення пасажиропотоку відбувся у 2018 р. Якщо приріст пасажиропотоку з 2015 по 2016 становив 1,1 рази, то з 2017 по 2018 р. - 1,5 рази. Відносно 2015 р. у 2018 р. потік громадян через ПП «Чоп (Дружба)» зріс в 2,6 рази, або на 160%.



**Рис. 3.28. Структура потоку громадян через ПП «Чоп (Дружба)»**

**Висновки.** Пункт пропуску є кінцевою точкою європейського вантажного залізничного коридору №6 та є сполучним пунктом у 5-ому (Критський) міжнародному транспортному коридорі. Основними країнами призначення вантажних перевезень є Угорщина, Італія, Австрія, а також Балканські країни. Залізничні вантажні перевезення спрямовані перевозити вантажі на далекі відстані, великогабаритні вантажі, та особливі типи вантажів, зокрема сировину: зернові, метали, вугілля тощо.

Рух вантажних вагонів через даний пункт пропуску є доволі слабким і не досягає проектної спроможності. Пропускний потенціал реалізований в середньому лише на 6%. В основному більший обсяг вантажів перевозиться в напрямі «з України». Загалом за 2015-2018 рр. відбулося скорочення кількості вантажних вагонів, які курсували через пункт пропуску.

Пасажиропотік є інтенсивним, про що свідчить завантаження майже на половину пасажирськими вагонами даного пункту пропуску відносно проектної спроможності. За 7 міс. 2019 р. показник завантаженості сягнув 48% відносно добової спроможності. Пасажиропотік «з України» перевищує пасажиропотік «в Україну». За 2015-2018 рр. загалом пасажиропотік в обидва напрями через пункт пропуску збільшився в 2,6 рази.

### **3.4. Аналіз функціонування ПП «Соловка - Еперешке»**

**ПП «Соловка»** - цілодобовий пункт пропуску для міжнародного залізничного вантажного сполучення через державний кордон України на кордоні з Угорщиною. Відкритий відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2002 р. N 544-р. «Про відкриття пунктів пропуску через державний кордон»<sup>18</sup>. Розташований у селі Соловка в Ужгородському районі Закарпатської області на річці Тиса. Відстань до м. Ужгород становить близько 36 км і проходить автошляхом E573, з яким збігається М-06.

З угорського боку знаходиться пункт пропуску «Еперешке» (медеь Саболч-Сатмар-Берег) на автошляху місцевого значення у напрямку Ньїредьгаза. Найближчий населений пункт - невелике село Тисасентмартан, в якому проживає 1130 осіб (станом на 2015 р.).

<sup>18</sup> Визначено Угодою між Урядом України та Угорською Республікою про пункти пропуску від 26 лютого 1993 р. та Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення (затверджено Постановою КМ № 950 від 17.10.2012)

Відстань до нього автомобільними шляхами через Чоп складає 28 км. До Ньїредьгази (столиці медьє Саболч-Сатмар-Берг) – 112 км автошляхом М-03.

Транспортне сполучення із ПП:

Залізничне: до селища міського типу Батьово, де перетинається з транспортним коридором Критський №5 (колишні назви - *Батью, Вузлове*) - у Берегівському районі Закарпатської області України. Розташоване за 33 км від районного центру (автошлях О 070106, М-25). У селищі розміщена залізнична станція Батьово, на лінії Ужгород - Солотвино. Діє пункт контролю Батєве на кордоні з Угорщиною. Населення 3 048 осіб (на 1 січня 2016 року).

**Проектна добова пропускна спроможність** ПП «Соловка» становить 900 вантажних вагонів. Упродовж 2015-2018 рр. та I половини 2019 року рівень добової завантаженості коливався в межах 25-30% (табл. 3.21).

**Таблиця 3.21**

**Середньодобова завантаженість ПП «Соловка»**

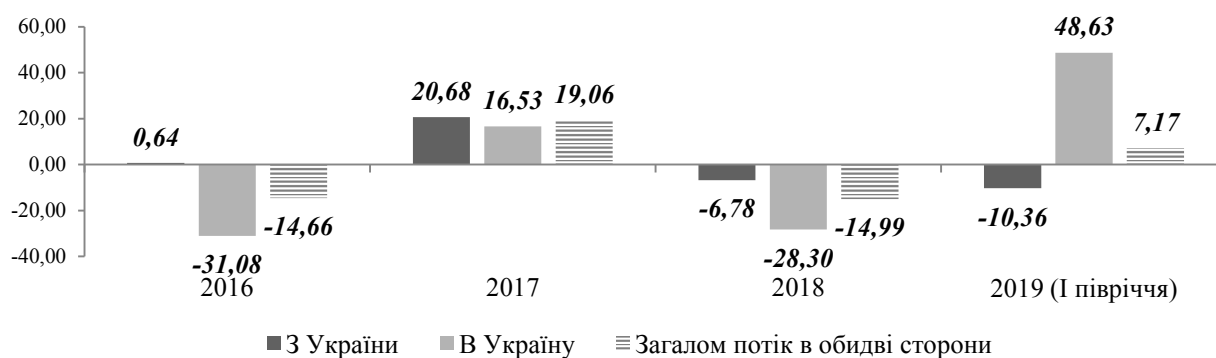
Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		I півріччя 2019	
		факт	%	факт	%	факт	%	факт	%	факт	%
Залізничні вантажні вагони	900	264,67	29,4	225,87	25,1	268,93	29,9	228,63	25,4	228,56	25,4

Щорічні обсяги перетину вагонів державного кордону та перевезених вантажів характеризувались змінними тенденціями (рис. 3.29).



**Рис. 3.29. Обсяг пропущених залізничних вантажних вагонів та вантажів через пункт пропуску**

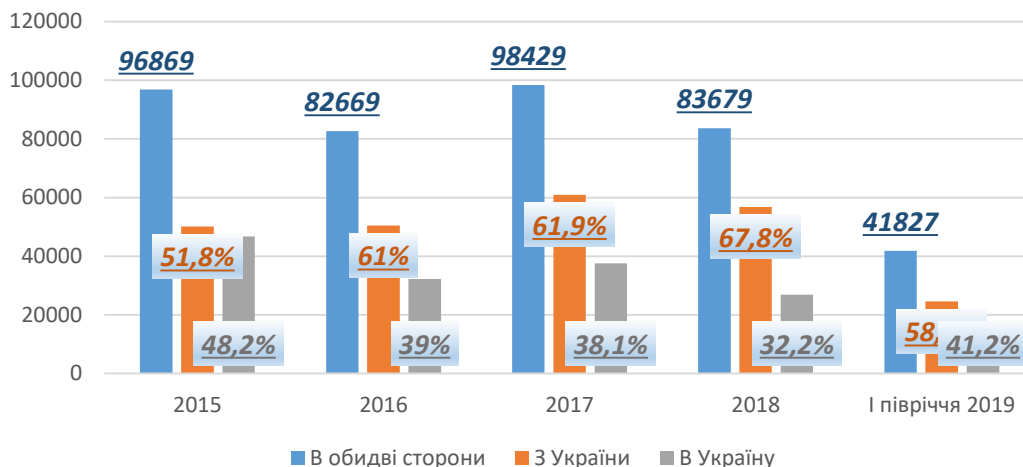
Подібна тенденція у обсягах вантажних вагонів, які перетинають кордон, була притаманна і щодо обсягів перетину «з України» і «в Україну» (рис. 3.30).



**Рис. 3.30. Темп приросту/зниження потоків вантажних вагонів через ПП «Соловка»**

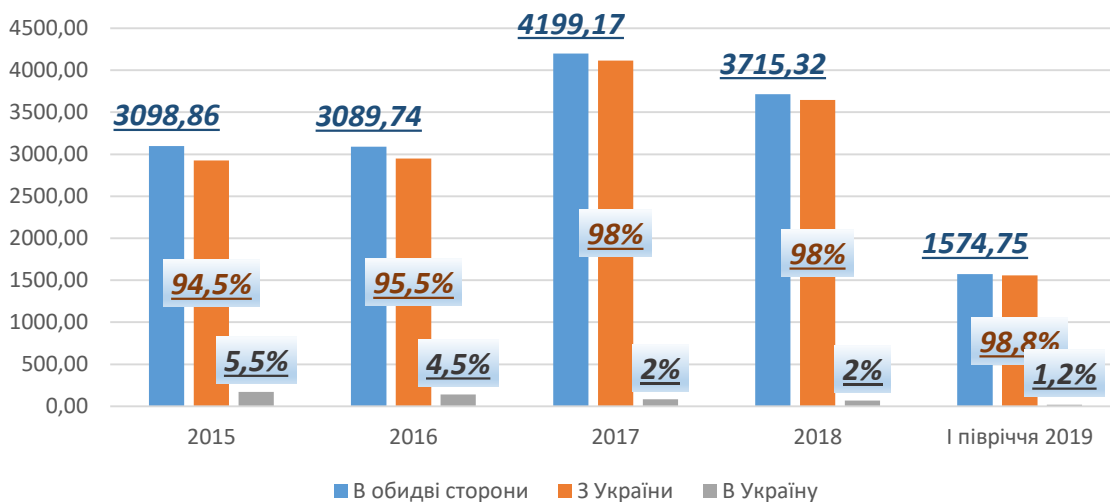


Із загальної кількості вантажних вагонів, які перетнули кордон в обох напрямках, 52-68% перетнули кордон у напрямі «з України» (див. рис. 3.31). Найбільша різниця між частками цих потоків становила 35,6% у 2018 році.



**Рис. 3.31. Обсяги перетину державного кордону вантажними вагонами залежно від напрямку, од.**

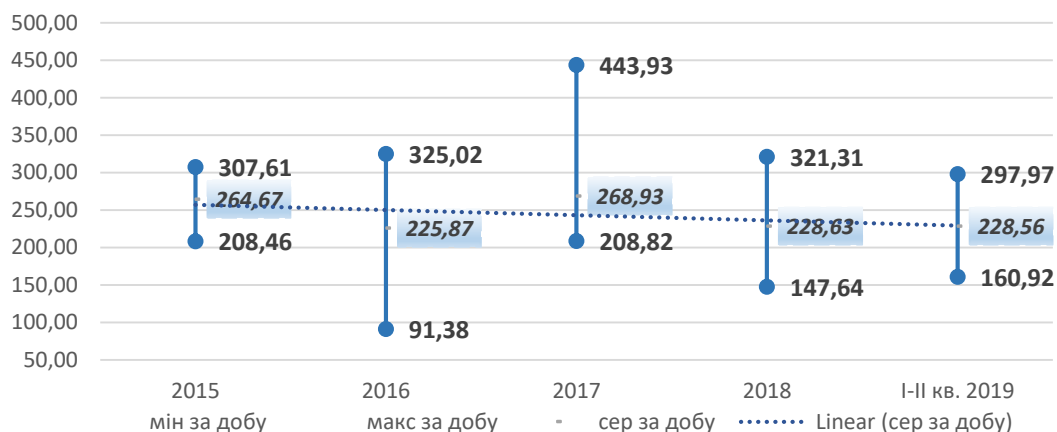
Обсяги перевезень вантажів залежно від напрямку перетину державного кордону наведено на рис. 3.32. Обсяги і напрями перевезень вантажів тісно корелюють з обсягами і напрямками перетину кордону вантажними залізничними вагонами.



**Рис. 3.32. Обсяги перевезень вантажів залежно від напрямку перетину державного кордону, тис. т**

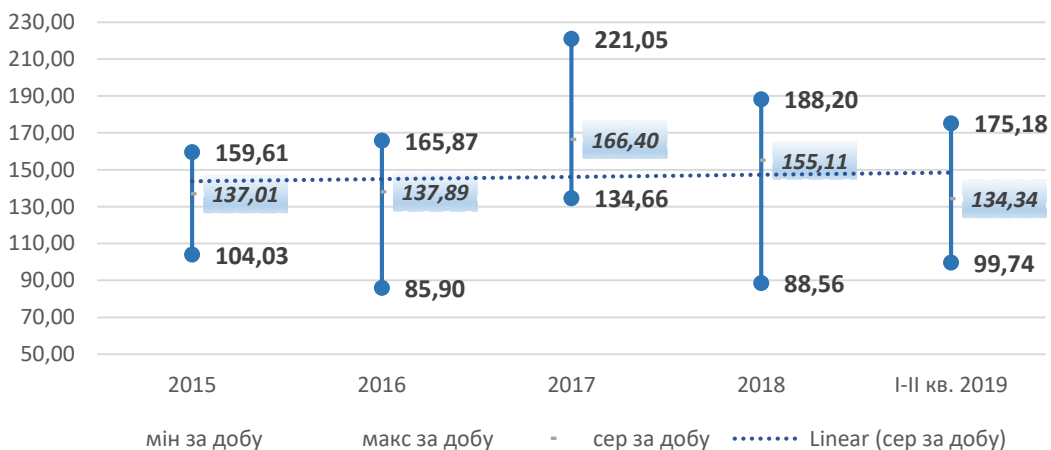
Дані рис. 3.32 засвідчують, що ПП «Соловка» перетинають поїзди із завантаженими вагонами у напрямі «з України» і перетинають державний кордон у напрямі «в Україну» вже з порожніми вагонами.

Значні коливання демонструють і показники мінімального, максимального та середнього значення середньорічної добової пропускної спроможності. Зміна середньорічної добової спроможності ПП у обох напрямках характеризується низхідною лінією тренду (рис. 3.33).



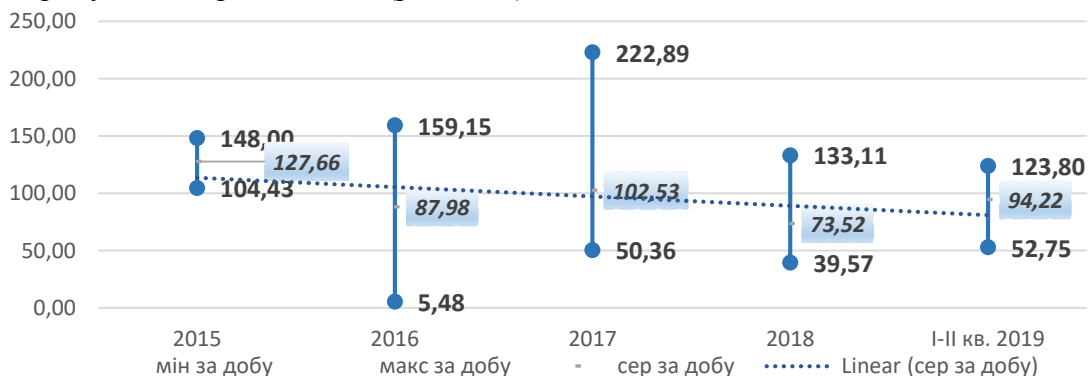
**Рис. 3.33. Кількість пропущених залізничних вантажних вагонів «в Україну» і «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

Окрім превалювання потоків вантажних вагонів «з України» за абсолютними показниками, для показників середньорічної добової спроможності пропуску залізничних вантажних вагонів «з України» також характерна і висхідна лінія тренду (рис. 3.34).



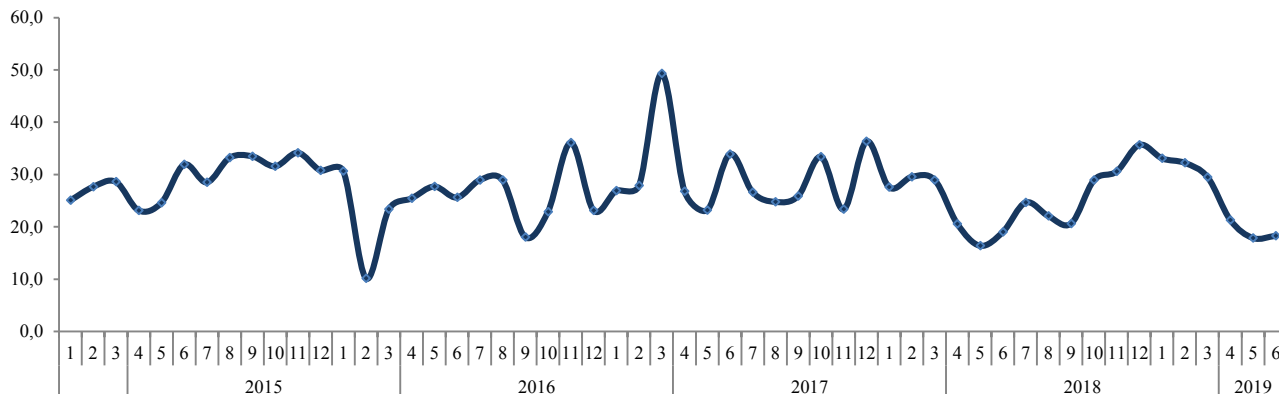
**Рис. 3.34. Кількість пропущених залізничних вантажних вагонів з України за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

Нижча інтенсивність потоків залізничних вантажних вагонів в Україну характеризується і нижчими значеннями показників максимального та мінімального значень середньорічної добової пропускної спроможності (рис. 3.35).



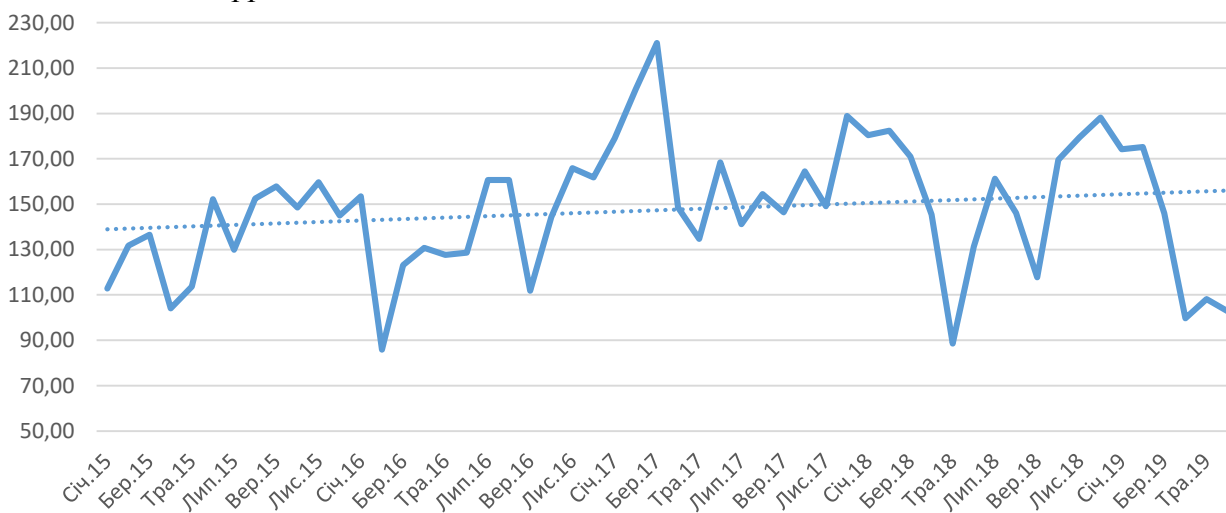
**Рис. 3.35. Кількість пропущених залізничних вантажних вагонів в Україну за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

На рис. 3.36 наведено рівень добової завантаженості державного кордону вантажними вагонами, який характеризувався змінною динамікою. У залежності від року піки припадали на різні місяці (у 2015 р. – це серпень-вересень-жовтень-листопад; у 2016 р. – липень-серпень; у 2017 р. – березень, червень, жовтень; у 2018 р. – листопад-грудень). Найменшою була кількість вагонів, що перетнули державний кордон у лютому, квітні чи травні залежно від року дослідження.



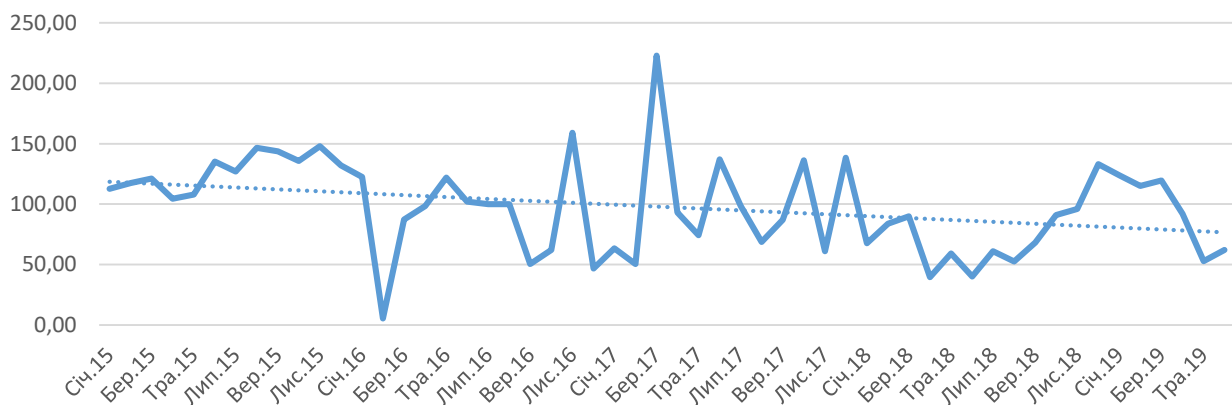
**Рис. 3.36. Рівень добової завантаженості ПП «Соловка» у категорії вантажних вагонів протягом 2015 – I половини 2019 рр. (факт/проект), %**

Динаміка перетину вантажних вагонів у напрямі «з України» наведено на рис. 3.37. Протягом усіх років пік перетину припадав на початок та кінець року та літні місяці. Незважаючи на значні коливання фактичних даних щодо кількості вагонів, які перетнули кордон, лінія тренду свідчить про поступове нарощення кількості перетинів в середньому за 2015 – I пол. 2019 рр.



**Рис. 3.37. Фактична пропускну спроможність пункту пропуску за добу у напрямі «з України», од. вантажних вагонів**

Динаміка перетину вантажних вагонів у напрямі «в Україну» наведена на рис. 3.38. У більшості років пік перетину припадав на кінець року. Спадаюча лінія тренду засвідчує зменшення кількості перетинів вантажними вагонами кордону протягом досліджуваного періоду.



**Рис. 3.38. Фактична пропускну спроможність пункту пропуску за добу у напрямі «в Україну», од. вантажних вагонів**

**Висновки.** Протягом останніх років ПП «Соловка» характеризується невисоким рівнем добового навантаження, який коливався в межах 25-30% від його проектної спроможності. Динаміка обсягів перетину вантажними залізничними вагонами кордону у напрямі «з України» характеризується висхідною лінією тренду. Даний ПП спеціалізується здебільшого на забезпеченні експортних поставок з України до країн-членів ЄС та транзитних поставках у напрямі «з України».

### 3.5. Аналіз функціонування ПП «Дзвінкове - Лонья»

**ПП «Дзвінкове»** - міжнародний автомобільний пункт пропуску з визначеним режимом роботи з 8 год. 00 хв. до 16 год. 00 хв. із 4-ьох смуговим (2 смуги на в'їзд, 2 – на виїзд) рухом через державний кордон України на кордоні з Угорщиною. Характер перевезень – пасажирський. Відкритий відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2002 р. N 544-р. «Про відкриття пунктів пропуску через державний кордон»<sup>19</sup>. Розташований у Закарпатській області, Берегівський район, поблизу села Горонглаб, на автошляху Т-0714 (Шом – Горонглаб – контрольно-пропускний пункт «Дзвінкове»), 9 км до М-25 (Контрольно-пропускний пункт «Соломоново – Велика Добронь – Яноші з під'їздом до контрольно-пропускного пункту «Косини»). З угорського боку знаходиться пункт пропуску «Лонья» (медеь Саболич-Сатмар-Берег), на автошляху місцевого значення у напрямку Ньїредьгаза.

Берегівський район включає 43 населених пункти, з яких 1 смт та 42 села; у ньому проживає близько 50 тис. осіб, густота населення - 79.5 осіб/км<sup>2</sup>.

**Добова проектна спроможність** ПП «Дзвінкове» складає 800 легкових автомобілів. Динаміка середньодобової завантаженості ПП упродовж 2015 -2019 рр. наведено у табл. 3.22.

Протягом 2015-2018 рр. спостерігалось нарощення кількості перетинів легковими автомобілями з 131,75 до 255,12 одиниць за добу. Відповідно, завантаженість пункту пропуску зросла до 32%. Проте у першому півріччі 2019 р. кількість перетинів легковими авто зменшилась приблизно на третину. Кількість перетину кордону громадянами є співмірною з кількістю легкових авто, які перетнули кордон за досліджуваний період.

<sup>19</sup> Визначено Угодою між Урядом України та Угорською Республікою про пункти пропуску від 26 лютого 1993 р. та Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізничного сполучення (затверджено Постановою КМ № 950 від 17.10.2012)

Таблиця 3.22

## Середньодобова завантаженість ПП «Дзвінкове»

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	2000	358,82	17,94	473,98	23,7	342,86	17,14	559,99	28	210,48	10,52
Легкові автомобілі	800	131,75	16,47	185,98	23,25	184,88	23,11	255,12	31,89	163,16	20,40

ПП «Дзвінкове» характеризується неспівмірністю в'їзних та виїзних потоків у категорії громадяни (див. рис. 3.39).

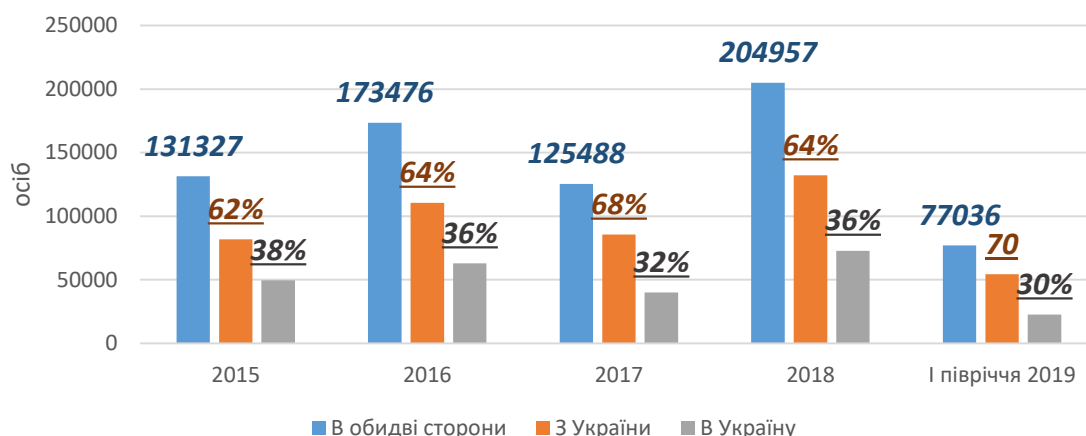


Рис. 3.39. Структура потоку громадян через ПП «Дзвінкове»

Упродовж досліджуваного періоду дві третини від загальної кількості перетинів кордону громадянами припадало на перетин кордон у напрямі «з України».

Динаміка середньодобового потоку громадян через ПП «Дзвінкове» протягом 2015-2019 рр. характеризувалась змінними тенденціями. У 2016 та 2018 рр. спостерігалось збільшення кількості перетинів громадянами кордону в обох напрямках. Водночас у 2017 та I половині 2019 рр. зменшення кількості перетинів громадянами кордону відбулося насамперед за рахунок зменшення кількості перетину кордону громадянами у напрямі «в Україну» на 36,45 і 25,10% (рис. 3.40).

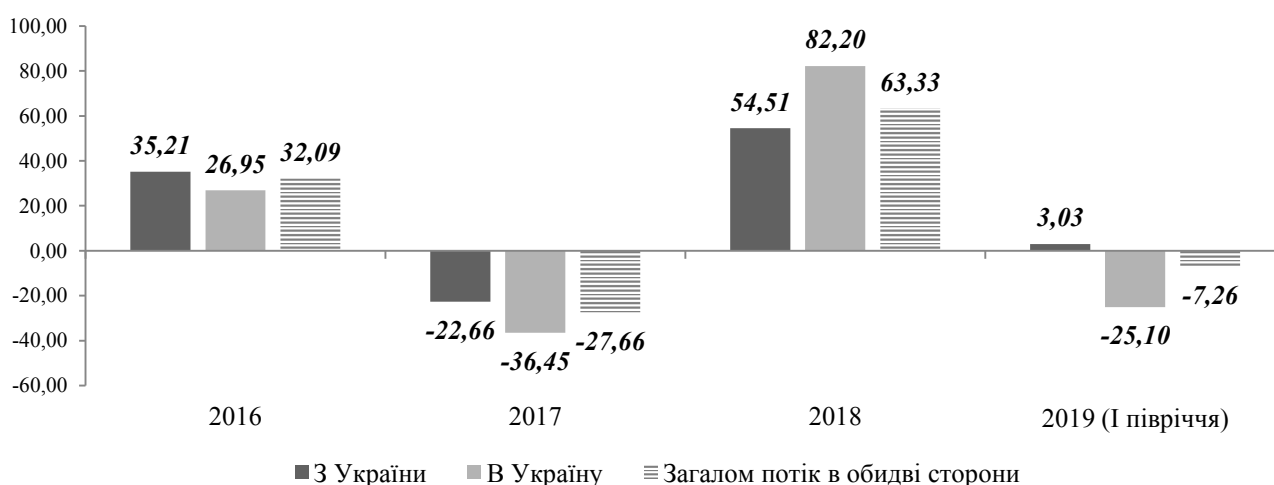
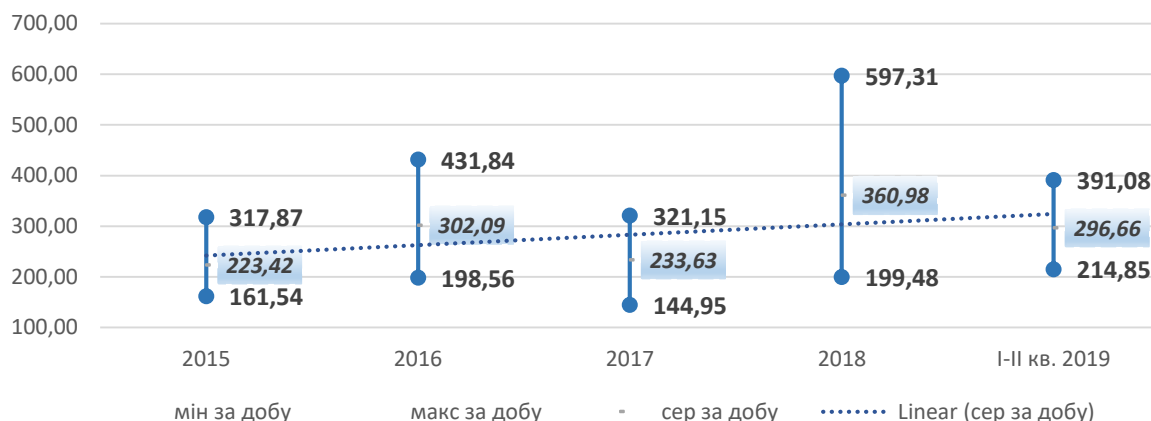


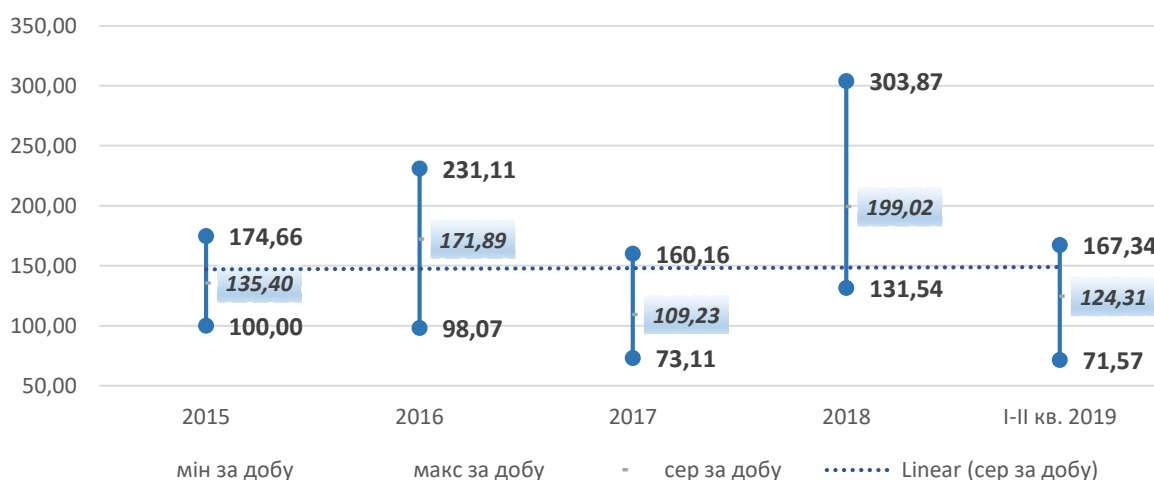
Рис. 3.40. Темп приросту/зниження потоків громадян через ПП «Дзвінкове», %

Тренди в'їзного і виїзного потоків громадян тісно корелюють з мінімальним, максимальним і середнім значенням середньодобової кількості перетинів громадянами ПП «Дзвінкове» (див. рис. 3.41).



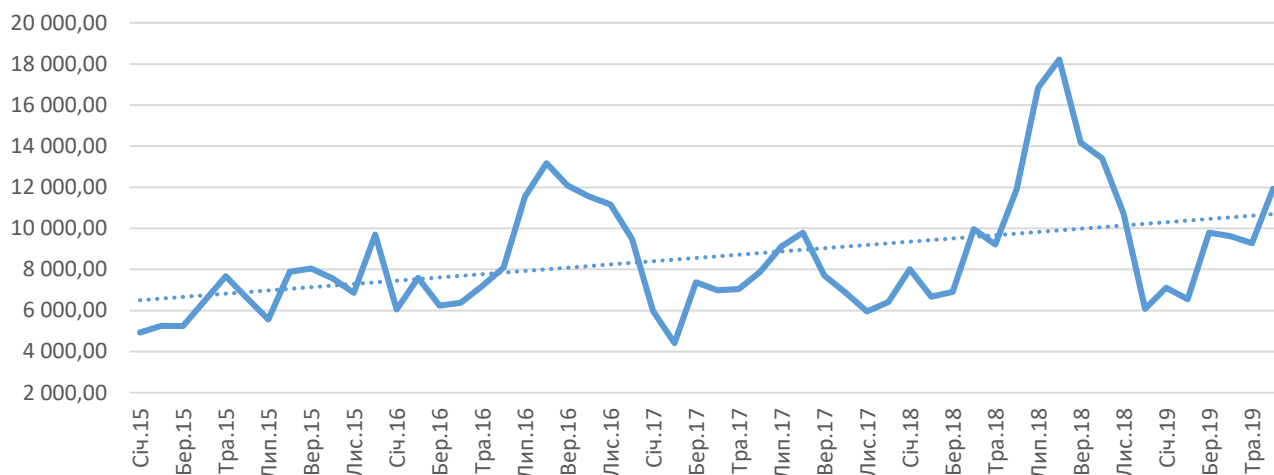
**Рис. 3.41. Показники перетину громадянами ПП «Дзвінкове» у напрямі «з України», ос.**

У 2018 р. порівняно з 2015 р. середньодобова кількість громадян, які перетнули ПП «Дзвінкове» у напрямі «з України», зросла приблизно на 137 осіб, або на 61,6%. Водночас у напрямку «в Україну» цей показник зріс лише на 23 особи або 47%. Середньодобовий показник перетину кордону громадянами у напрямі «з України» у 2018 р. на 81% (161 особу) перевищував аналогічний показник у напрямі «в Україну». Протягом досліджуваного періоду спостерігалась більша кількість перетинів громадянами кордону у напрямі «з України» (рис. 3.42).



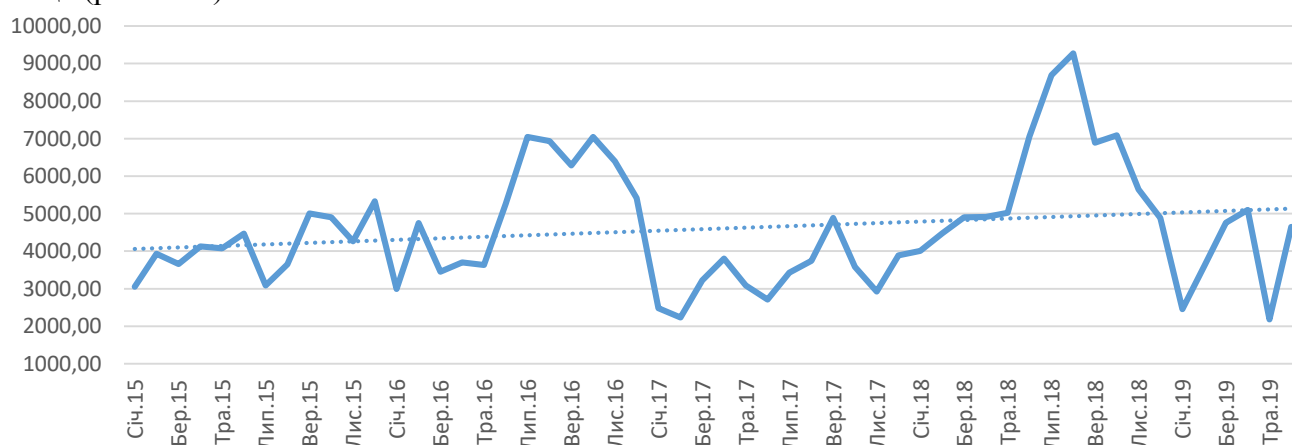
**Рис. 3.42. Показники перетину громадянами ПП «Дзвінкове» у напрямі «в Україну», ос.**

Динаміка потоків громадян у напрямі «з України» протягом 2015-2019 рр. характеризується сезонністю: у період «грудень-лютий» спостерігається найменша кількість громадян, які перетинають кордон, водночас піковими є місяці «липень-серпень-вересень», у які завантаженість зростає на 15-65% порівняно з середньомісячним показником завантаженості (у 2015 р. – на 15%, 2016 р. – на 43%, у 2017 р. – на 37 %, у 2018 р. – на 65%). Частково такі тенденції пов'язані з виїздом українців на заробітки саме у літній період відпусток (рис. 3.43).



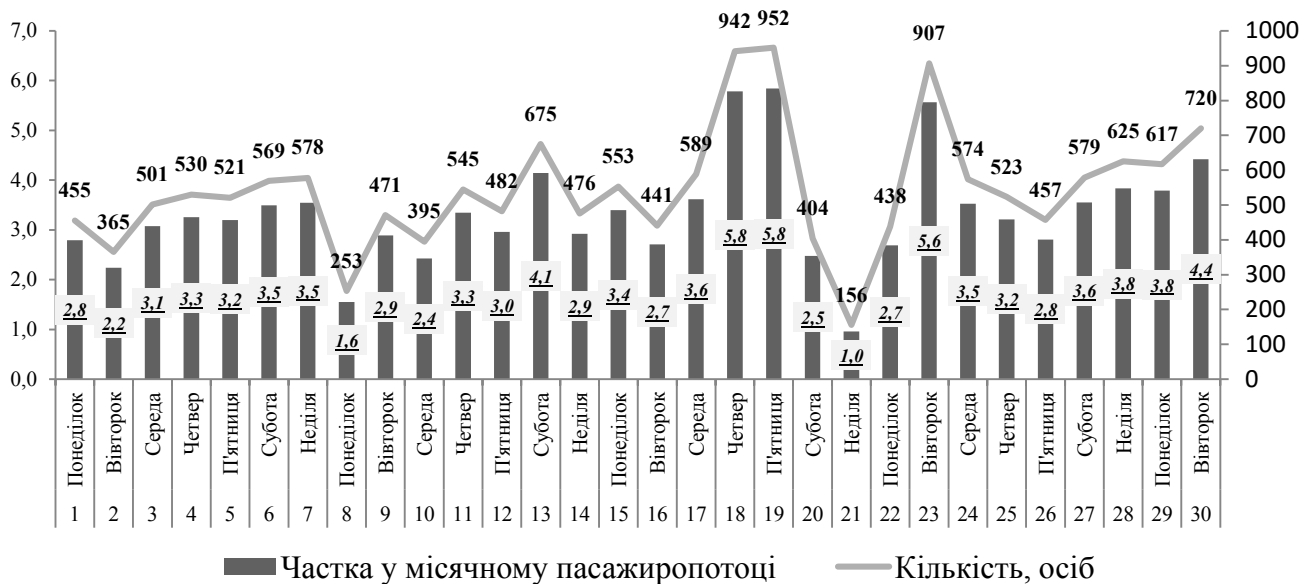
**Рис. 3.43. Кількість перетинів ПП «Дзвінкове» громадянами у напрямі «з України», осіб за місяць**

Стосовно особливостей динаміки перетину кордону громадянами у напрямі «в Україну», піковими місяцями також є «серпень-вересень-жовтень», в які спостерігається найбільша кількість перетинів громадянами. Найбільш спокійним щодо перетину кордону є грудень місяць (рис. 3.44).



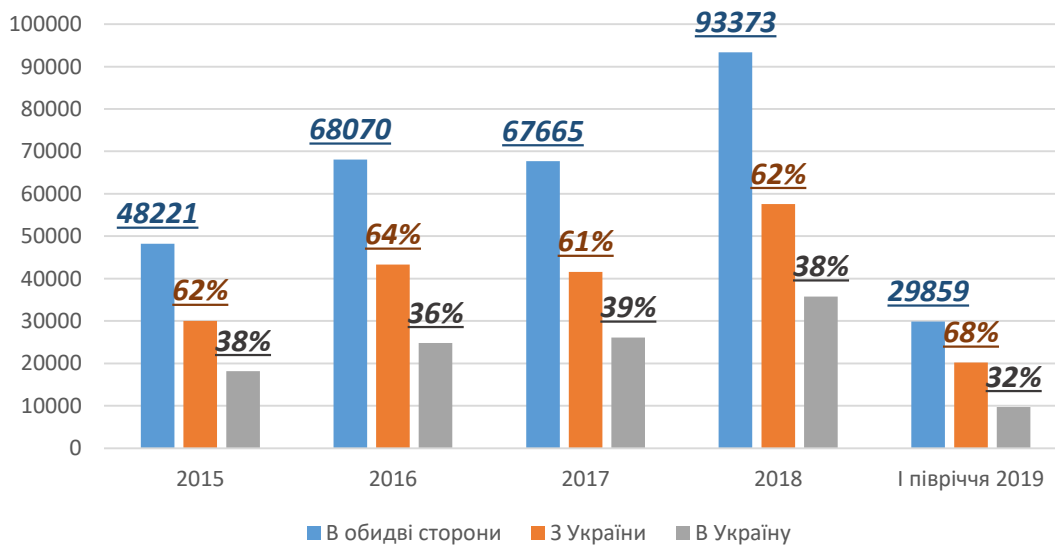
**Рис. 3.44. Кількість перетинів ПП «Дзвінкове» громадянами у напрямі «в Україну», осіб за місяць**

Циклічність кількості перетинів громадянами ПП «Дзвінкове» спостерігалась і за днями тижня. Зокрема, у квітні 2019 р. найбільша кількість перетинів спостерігалась саме у п'ятницю-суботу, а в неділю-понеділок – навпаки спостерігається зменшення кількості перетинів. Водночас у святковий період, який припав на Католицький великдень (21 квітня), частка громадян, які перетнули кордон, була найнижчою за місяць, і склала 1%. У цей період більшість установ та закладів в Угорщині не працювали, відповідно кількість перетинів зменшилась за рахунок тих громадян, які перетинають кордон з метою працевлаштування чи здійснення закупівель товарів та послуг. Тому пік перетинів припав напередодні на 18-19 квітня (11,6%) та 23 квітня (5,6%). Протягом всього святкового періоду святкування Православного Великодня (27-30 квітня) спостерігається вище середнього кількість перетинів громадянами пункту пропуску (рис. 3.45).



**Рис. 3.45. Показники пасажиропотоку через ПП «Дзвінкове» у квітні 2019 року**

Оскільки рух громадян через ПП «Дзвінкове» здійснюється легковими автомобілями, у структурі потоку цього виду транспорту переважає рух автомобілів у напрямі «з України». Частка цього потоку у загальному обсязі перетину кордону складає близько 63% (рис. 3.46).

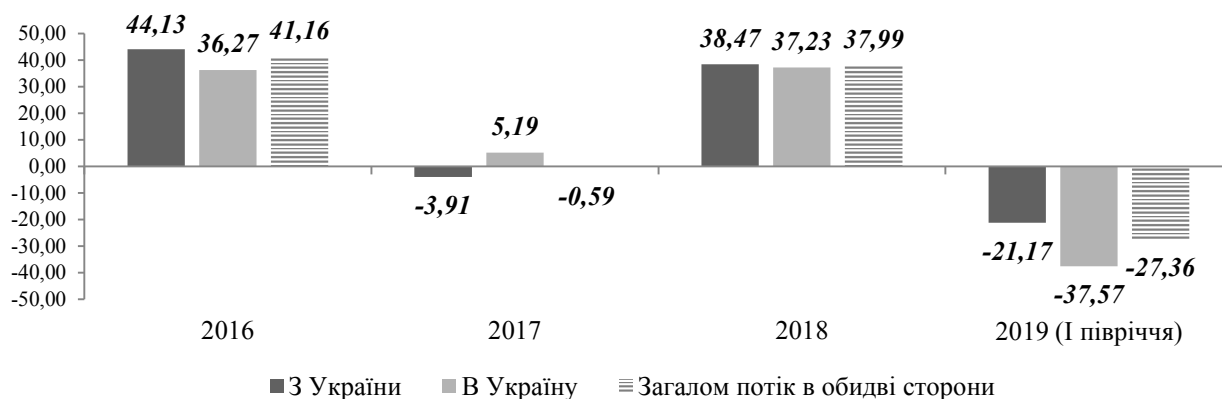


**Рис. 3.46. Структура потоку легкових автомобілів через ПП «Дзвінкове»**

Динаміка виїзду та в'їзду легкових автомобілів дещо відрізняється від аналогічної динаміки стосовно громадян. Темпи зниження потоків легкових автомобілів у 2017 р. як і темпи приросту у 2018 р. були в рази нижчими порівняно з цими ж тенденціями щодо категорії громадян. Водночас у першому півріччі 2019 р. спостерігалось більш значне зменшення кількості перетинів легковими автомобілями порівняно з громадянами. Частково така ситуація пояснюється зменшенням кількості перетинів автомобілями на єврономерах<sup>20</sup> (рис. 3.47).

<sup>20</sup> 25 листопада 2018 року набули чинності два закони, які легалізують завезені з порушенням митного і податкового законодавства авто на **єврономерах**. Пільговий період розмитнення автомобілів на іноземній реєстрації тривав до 22 лютого 2019 року





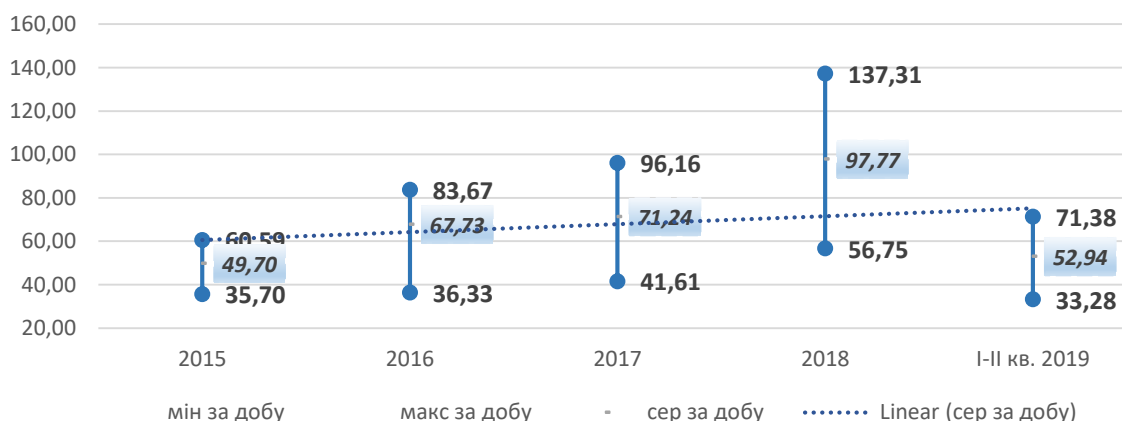
**Рис. 3.47. Темп приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Дзвінкове», %**

Динаміка виїзду та в'їзду легкових автомобілів корелює з даними мінімального, середнього та максимального середньодобового значень перетину кордону. У 2018 р. середнє значення добового перетину ПП легковими авто зросло порівняно з 2015 р. практично вдвічі (рис. 3.48).



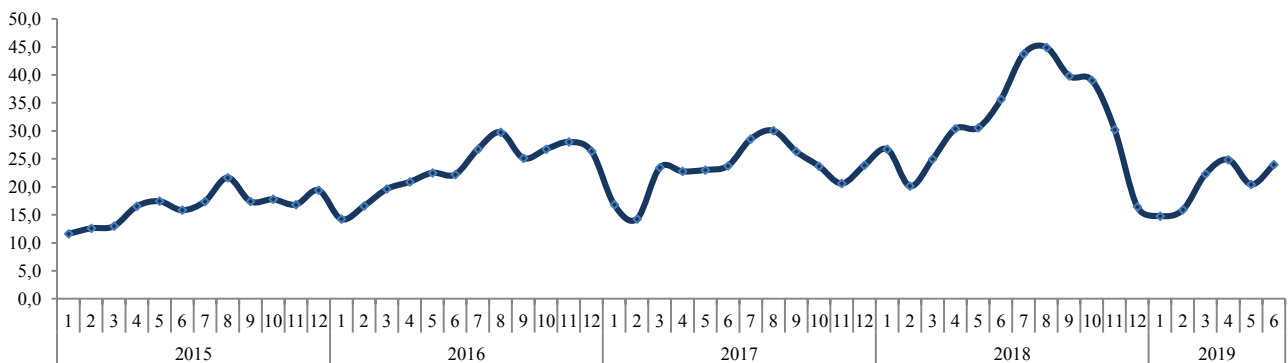
**Рис. 3.48. Показники перетину легковими автомобілями ПП «Дзвінкове» у напрямі «з України», ос.**

Протягом всіх років рух легкових авто у напрямі «з України» був більш інтенсивним у загальній структурі руху автомобілей через ПП «Дзвінкове» (рис. 3.49).



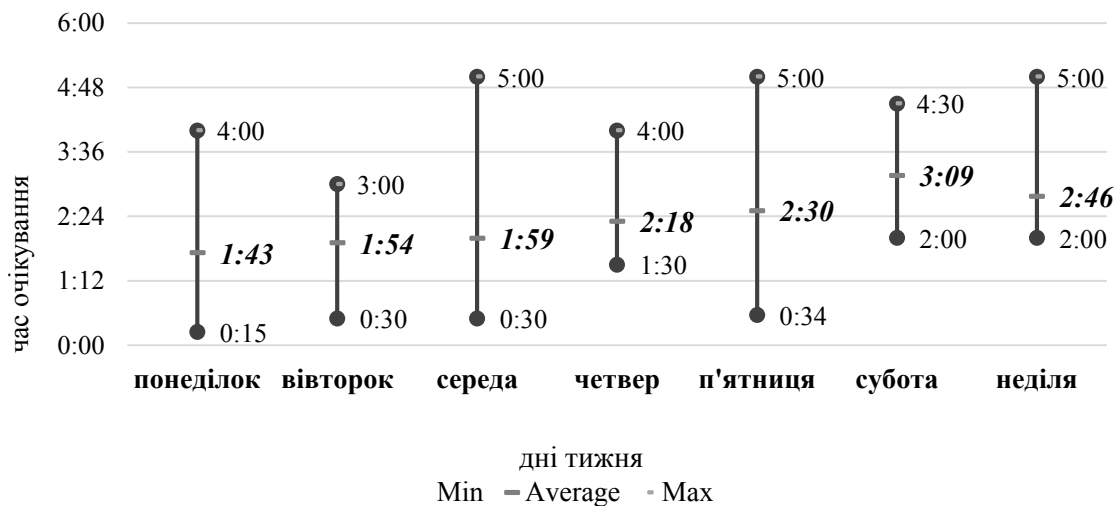
**Рис. 3.49. Показники перетину легковими автомобілями ПП «Дзвінкове» у напрямі «в Україну», ос.**

Завантаженість ПП «Дзвінкове» у значній мірі залежить від чинника сезонності. У більшості років рівень завантаженості був найвищим саме у травні. Водночас у грудні-січні рівень завантаженості не перевищував 14-16% від проектної (за винятком 2018 року, в якому він становив 20-26%) (рис. 3.50).

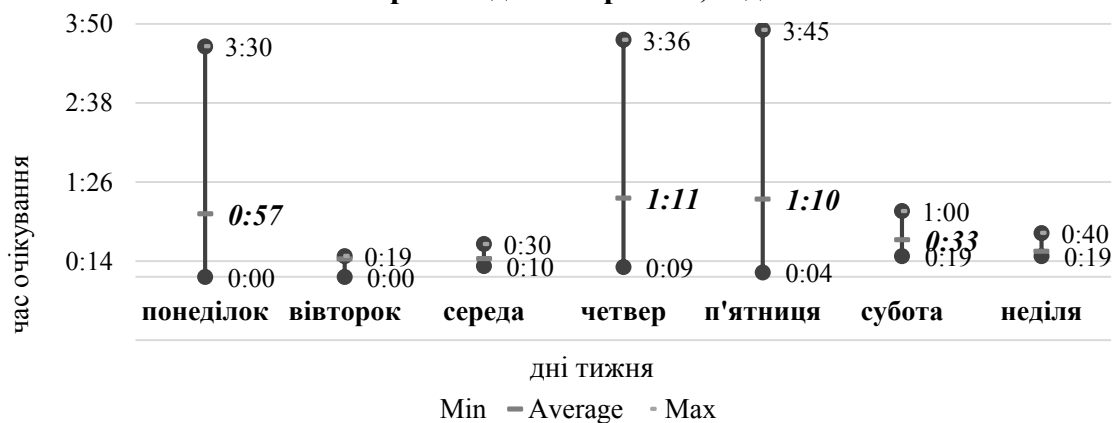


**Рис. 3.50. Рівень середньодобової завантаженості ПП «Дзвінкове» у категорії легкових автомобілів протягом 2015-2019 рр. (факт/проект), %**

Важливим показником при аналізі функціонування пункту пропуску є час очікування на кордоні (рис. 3.51-3.52).



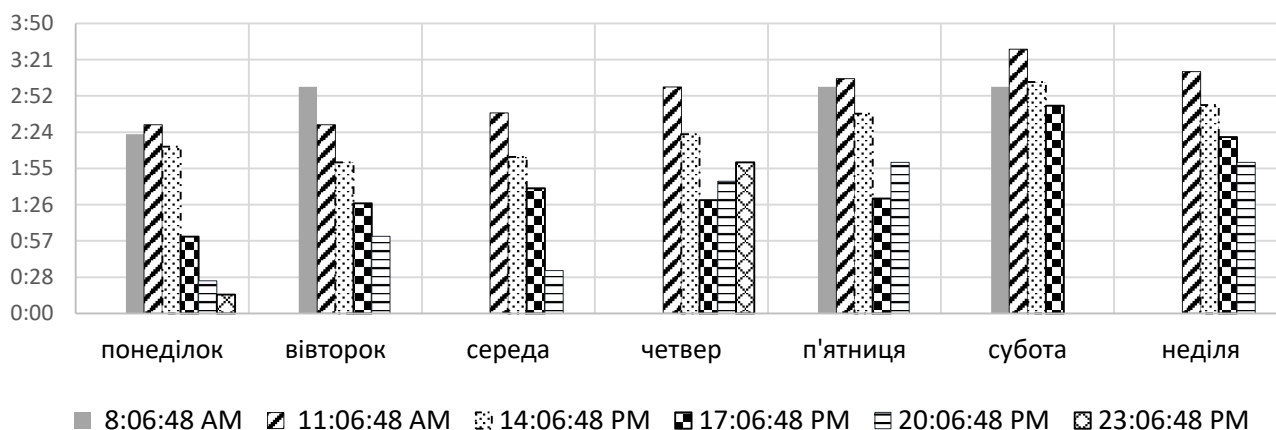
**Рис. 3.51. Показники часу очікування легкових автомобілів на ПП «Дзвінкове» при виїзді «з України», год**



**Рис. 3.52. Показники часу очікування легкових автомобілів на ПП «Дзвінкове» при в'їзді «в Україну», год**

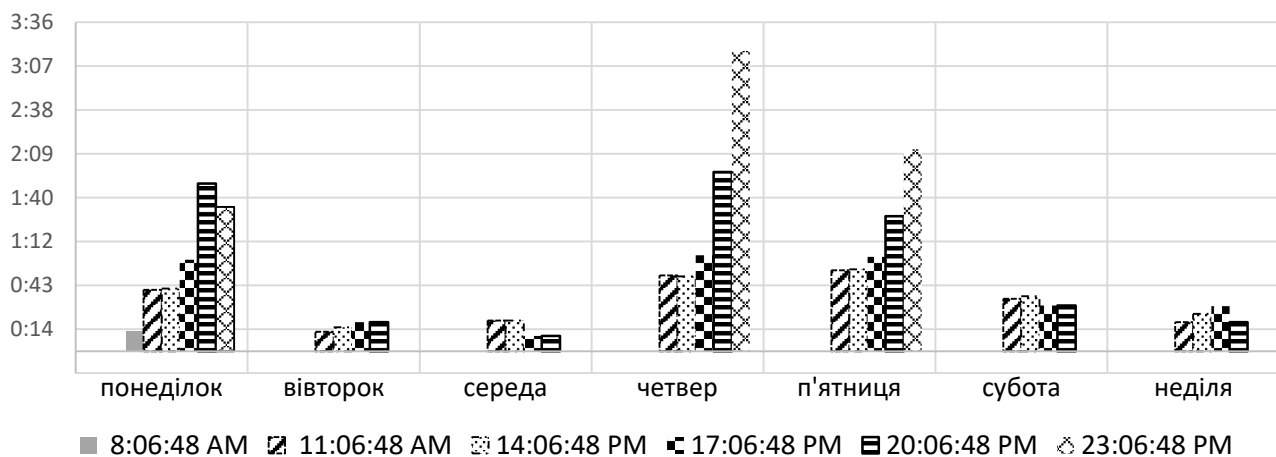
Найдовший час очікування при виїзді «з України» спостерігався у понеділок-середу і складав в середньому 1 год 50 хв. При в'їзді «в Україну» загалом середній час очікування на кордоні є нижчим. У вівторок-середу він дорівнював в середньому 16 хв., водночас у четвер, п'ятницю та понеділок досягав 1 години.

Аналіз середнього часу очікування на кордоні на виїзді «з України» засвідчив, що піковими є ранішні години, коли пункт пропуску починає працювати. При цьому з неділі по середу черги поступово зменшуються аж до закриття пункту. Водночас у четвер та п'ятницю черги вже починають формуватися зразу ж після закриття пункту пропуску (рис. 3.53)



**Рис. 3.53. Середній час очікування легковими автомобілями наПП «Дзвінкове» на виїзді «з України» у розрізі днів тижня та годин доби, год.**

Найменш завантаженим є пункт пропуску у вівторок-середу. Найвищий середній час очікування на в'їзд до України зафіксовано у четвер, п'ятницю та понеділок (рис. 3.54).



**Рис. 3.54. Середній час очікування легковими автомобілями наПП «Дзвінкове» на в'їзді «в Україну» у розрізі днів тижня та годин доби, год.**

Середній час очікування на в'їзд «до України» склав 39 хв., а на виїзд «з України» – 2 год. 23 хв.

**ПП «Дзвінкове»**, функціонуючи на найбільш інтенсивній стосовно кількості перетинів ділянці кордону, характеризується високою динамікою зростання кількості перетинів, зростаючою часткою у загальній кількості перетину легкових автомобілів. На виїзді «з України» зазвичай утворюються черги, тривалістю більше 2 годин. Зазначені тенденції у функціонуванні даного пункту пропуску потребують зменшення навантаження на цій ділянці

кордону шляхом зміни часу роботи на цілодобовий, або переорієнтації потоків на інші пункти пропуску.

### 3.6. Аналіз функціонування ПП «Косино - Барабаш»

**Пункт пропуску «Косино»** відкритий відповідно до Розпорядження КМУ від 23.01.92 №40-р та Розпорядження КМУ від 31.05.96 № 373-р. та Угоди між Урядом України і Урядом Угорщини про пункти пропуску через державний кордон від 26.02.1993 року, обміну нотами №72/22-4323-4110. На сьогодні функціонує відповідно до Міжурядової угоди про пункти пропуску через державний кордон (між урядом Угорщини та України), затверджено Постановою КМУ № 950 від 17.10.2012.

Пункт пропуску «Косино» знаходиться у Берегівському районі Закарпатської обл., в якому розташовано 1 селище міського типу та 42 сільських населених пункти. Пропускний пункт знаходиться в 100 м від державного кордону з Угорщиною в с. Косонь, в якому на 01.01.2018 р. проживало 2338 осіб, густота населення становила 407,59 осіб/км². Пропускний пункт належить до категорії міжнародного і за характером транспортних перевезень є пасажирським для легкового автотранспорту. Поруч з пунктом пропуску «Косино» знаходяться за 20,5 км на схід пункт пропуску «Лужанка», а 18,5 км на захід - пункт пропуску «Дзвінкове».

Відстань від пункту пропуску «Косино» до м. Берегово становить близько 20 км і проходить автошляхом М-25, до м. Ужгород – 55.4 км.

До пункту пропуску «Косино» веде міжнародна автомобільна дорога М-25 (Контрольно-пропускний пункт «Соломоново» - Велика Добронь – Яноші; протяжність 58,8 км). У м. Чоп перетинається з М-06 (Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород)) та у с. Яноші – з М-24 (Велика Добронь – Мукачево – Берегове – контрольно-пропускний пункт «Лужанка»).

З угорського боку знаходиться пункт пропуску «Барабаш» (медеь Саболич-Сатмар-Берег) на автошляху місцевого значення у напрямку Нїредьгаза.

На території ПП «Косино» розташовано по дві смуги перетину кордону на в'їзді та виїзді з України.

Режим функціонування з 8 год. 00 хв. до 20 год. 00 хв. Добова проектна пропускна спроможність ПП «Косино» складає 2000 громадян та 1600 легкових автомобілів.

**Оцінка динаміки пасажиро- та вантажопотоків.** Аналіз середньодобової завантаженості ПП «Косино» демонструє значне перевищення проектної пропускної спроможності пункту над фактичними показниками пасажиропотоків (табл. 3.23).

**Таблиця 3.23**

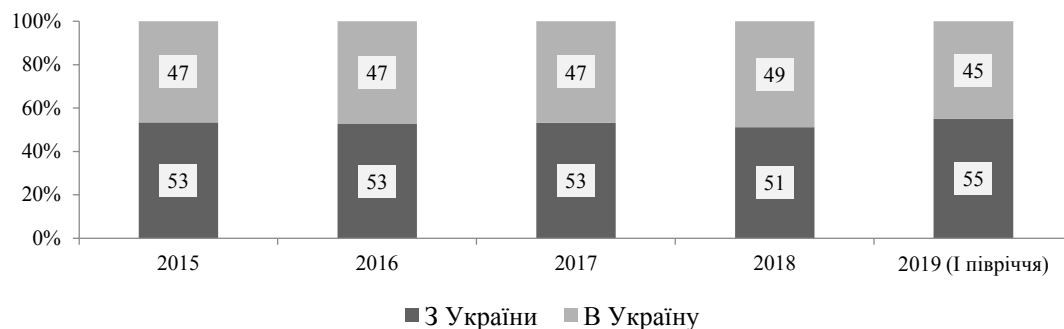
**Середньодобова завантаженість ПП «Косино»**

Категорія	Проектна (добова)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	2000	1422	71	1357	68	1402	70	914	46	1288	64
Легкові автомобілі	1600	420	26	553	35	557	35	477	30	355	22

Впродовж 2015-2018 рр. спостерігається зниження завантаженості пункту пропуску у категорії громадян: з 71% до 46%. У І півріччі 2019 р. середньодобова завантаженість пункту у цій категорії становила 64%.

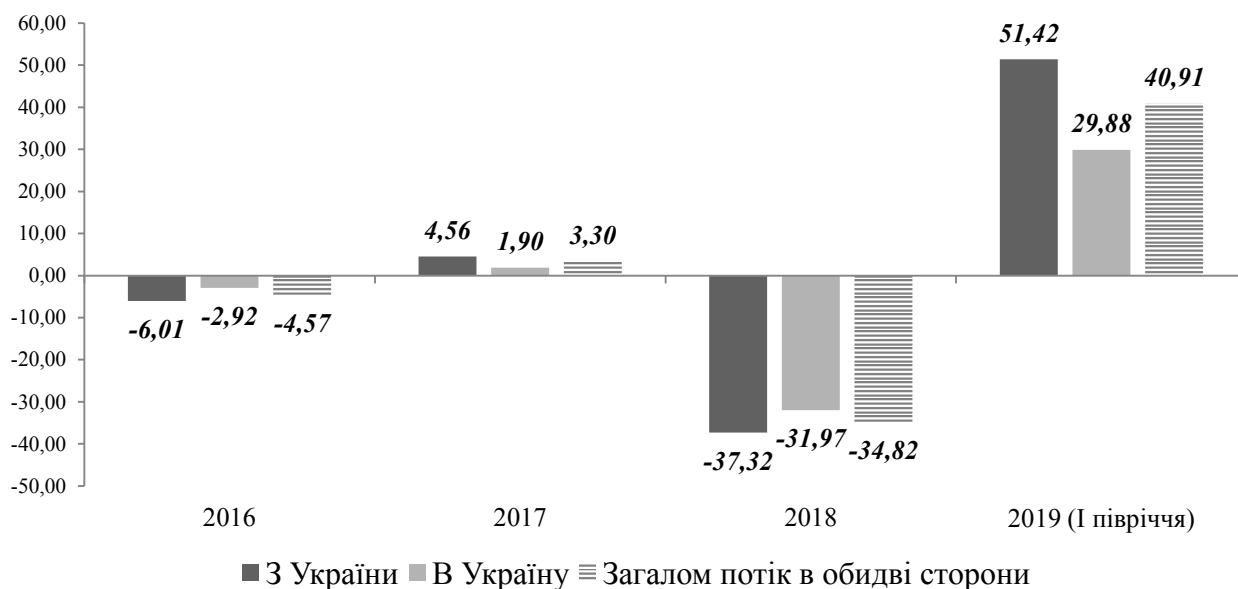
Ще нижчі показники використання пропускної спроможності пункту спостерігаємо у категорії легкових автомобілів. Недозавантаженість пропускного пункту демонструють показники фактичної пропускної спроможності упродовж усього періоду. Так, у 2015 р. кордон перетнуло лише 26% проектного показника, у 2016 р. - 35%, у 2017 р. – 35%, у 2018 р. – 30%, а у I півріччі 2019 р. – 33%. Найвищий рівень завантаженості легковими автомобілями спостерігався у 2016 і 2017 роках і становив 35% проектної пропускної спроможності пункту.

У структурі пасажиропотоків найбільшу питому вагу займають пасажиропотоки «з України», частка яких коливалась в межах 51,2-53,4% (рис. 3.55).



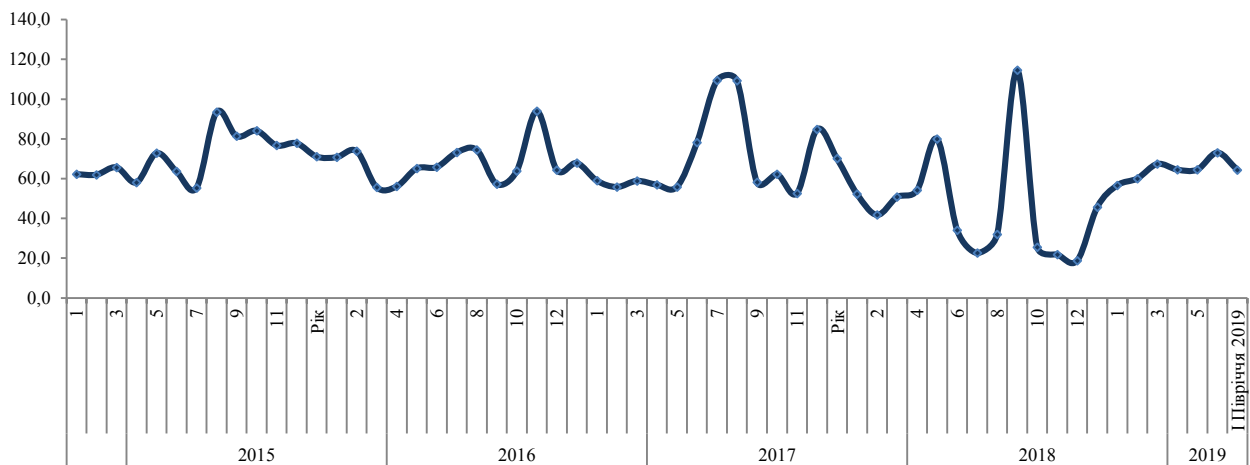
**Рис. 3.55. Структура потоку громадян через ПП «Косино», %**

Динаміка середньодобового потоку громадян, що перетнули ПП «Косино», засвідчує зростання пасажиропотоків на виїзному напрямі лише у 2017 р. та I півріччі 2019 р. Так, темпи приросту у 2017 р. становили 4,56% (рис. 3.56). Найвищі темпи приросту пасажиропотоків через цей пункт пропуску фіксуємо у I півріччі 2019 р. (51,4%). Динаміка в'їзних пасажиропотоків здебільшого відповідає динаміці виїзних потоків.



**Рис. 3.56. Темпи приросту/зниження потоків громадян через ПП «Косино», %**

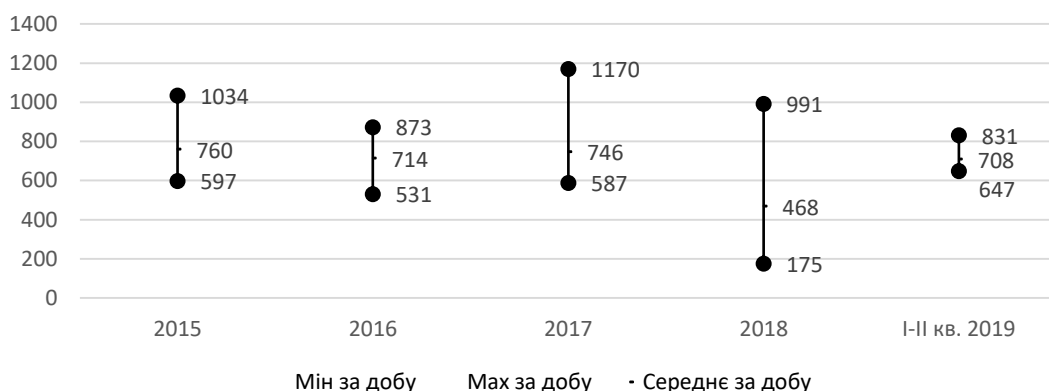
Аналіз добової завантаженості ПП «Косино» у категорії громадян засвідчує здебільшого перевищення проектного рівня над фактичними показниками (рис. 3.57).



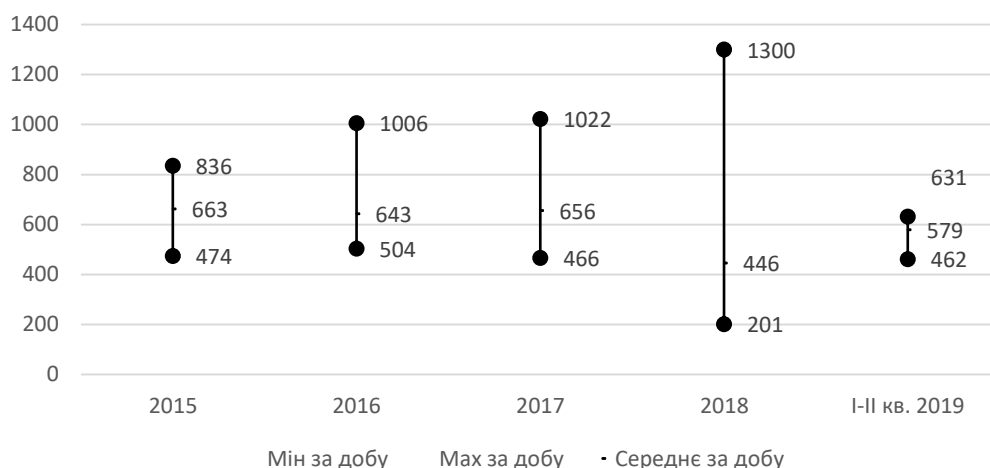
**Рис. 3.57. Рівень добової завантаженості ПП «Косино» у категорії громадян у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Аналіз добової завантаженості пункту пропуску засвідчив наявність значних сезонних коливань. Лише в липні та серпні 2017 р. і у вересні 2018 р. фіксуємо перевищення фактичних даних пропускної спроможності пункту над його проектним рівнем. У I півріччі 2019 р. фактична пропускна спроможність теж залишається значно нижчою за проектну. Така ситуація засвідчує наявність значних резервів даного пункту пропуску щодо його перетину громадянами. Пік середньодобової кількості пропущених в Україну громадян спостерігався у літні місяці 2017 р. та вересні 2018 р.. При цьому найнижчі значення добової завантаженості ПП «Косино» зафіксовані у літні місяці 2018 р., що засвідчує зниження активності громадян у цей період.

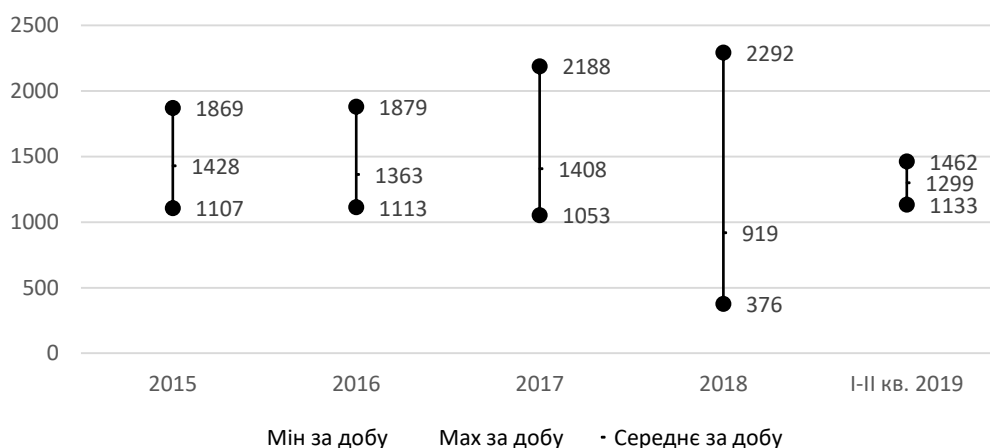
Максимальна середньодобова кількість пропущених через ПП «Косино» громадян «з України» спостерігалась у 2017р. і становила 1170 осіб, а мінімальна – у 2018 р. і становила 175 осіб (рис. 3.58). Максимальна кількість громадян, що перетнули кордон при в'їзді «в Україну», перевищила максимальну кількість тих, хто виїхав «з України» через цей пункт, і становила у 2018 р. 1300 осіб, а мінімальна зафіксована у тому ж році - 201 особа (рис. 3.59). Середньодобові показники перетину кордону в категорії громадян у 2018 р. за двома напрямками коливались від 376 до 2292 осіб (рис.3.60).



**Рис. 3.58. Кількість пропущених громадян «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

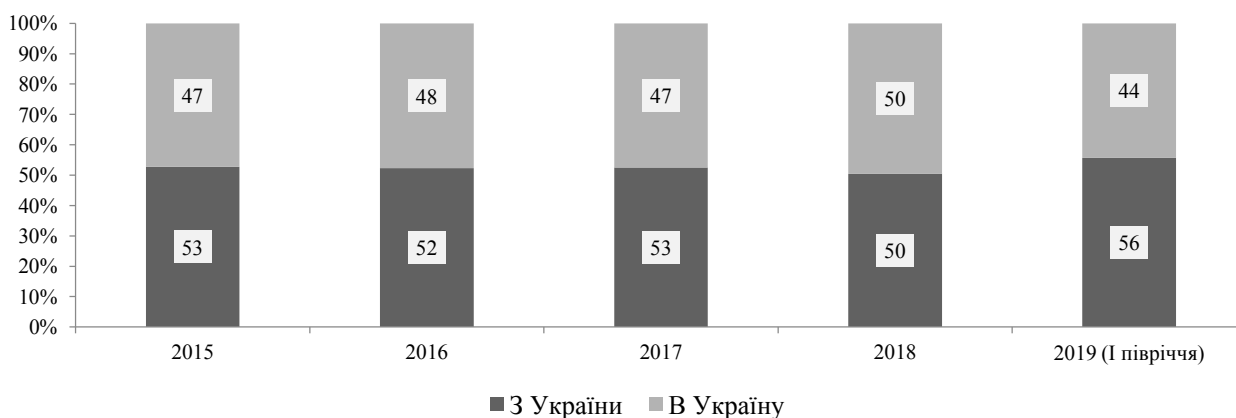


**Рис. 3.59. Кількість пропущених громадян «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



**Рис. 3.60. Кількість пропущених громадян «з» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

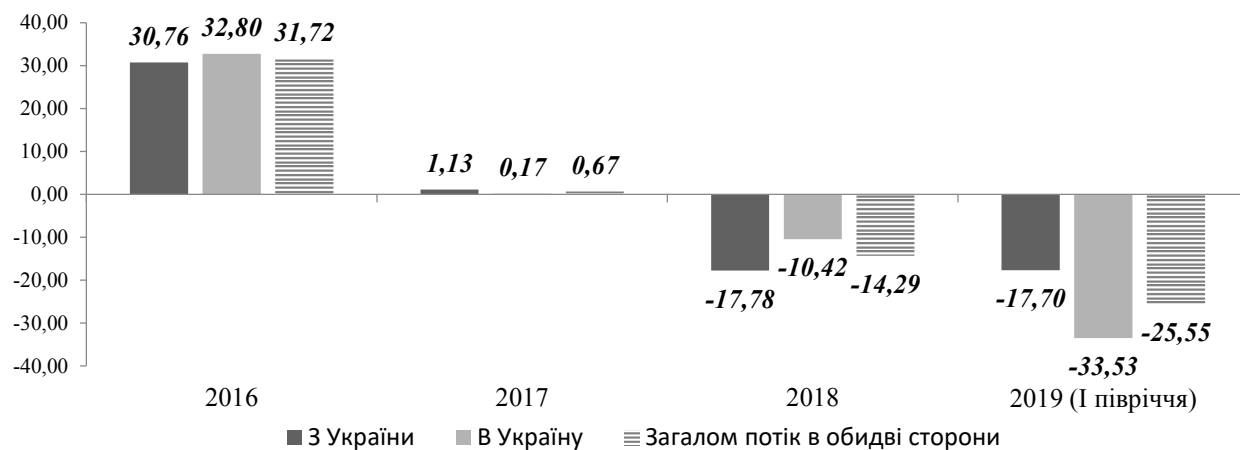
Найбільшу частку в структурі потоку легкових автомобілів, які перетинають кордон через ПП «Косино», складають виїзні потоки. У 2015 р. їх частка становила 52,7%, у 2016 р. – 52,3%, у 2017 р. – 52,6%, у 2018 р. - 50,4%. У I півріччі 2019 р. відбулось зростання частки потоків легкових автомобілів, що виїжджають «з України» до 55,7% (рис. 3.61).



**Рис. 3.61. Структура потоку легкових автомобілів через ПП «Косино», %**

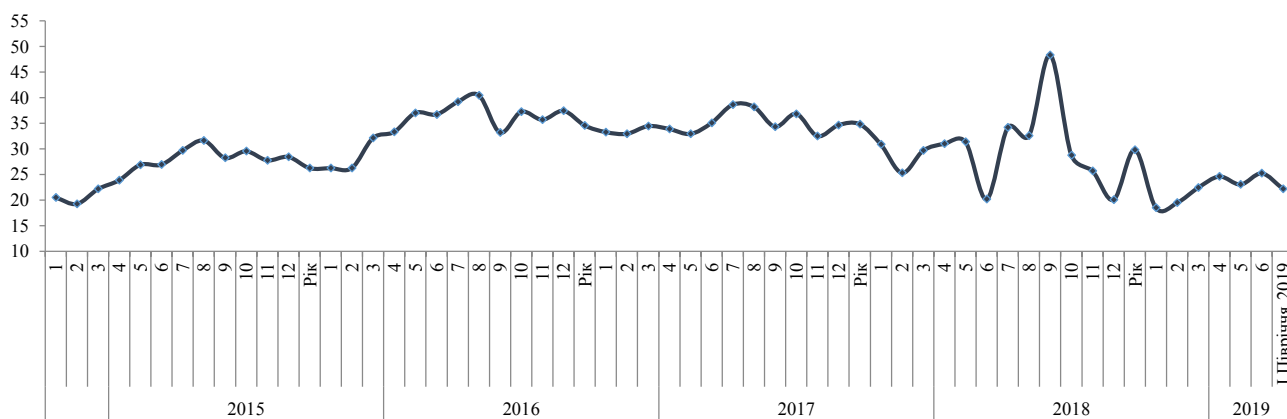
Зменшення активності легкових автомобілів, що перетинають кордон через ПП «Косино», підтверджують темпи зниження їх середньодобових потоків в обидві сторони упродовж 2018 р. та I півріччя 2019 р. Загалом, у 2018 р. та у I півріччі 2019 р. темпи зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Косино» в обидві сторони становили 14,29% та 25,55% відповідно.

У 2016 та 2017 рр. фіксуємо позитивні темпи приросту в'їзних та виїзних потоків легкових автомобілів у порівнянні з попереднім роком. У 2016 р. вони становили 30,76%, а у 2017 р. – 1,13% (рис. 3.62).



**Рис. 3.62. Темпи приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Косино», %**

Фактична пропускна спроможність пункту щодо перетину кордону легковими автомобілями впродовж 2015-2018 рр. була значно нижчою від проектної (рис. 3.63).



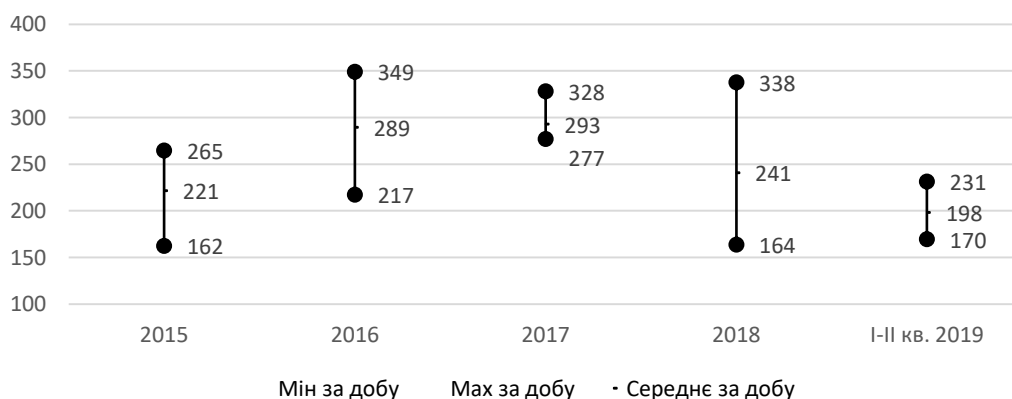
**Рис. 3.63. Рівень добової завантаженості ПП «Косино» у категорії легкових автомобілів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Піки добової завантаженості ПП автомобілів фіксуємо у серпні 2016 р. і 2017 р. та вересні 2018 р. Найнижчий рівень завантаженості ПП «Косино» спостерігався у червні 2018 р. та зимові місяці 2015 та 2019 рр. Сезонні коливання перетину кордону легковими автомобілями корелюються з активністю перетину кордону громадянами.

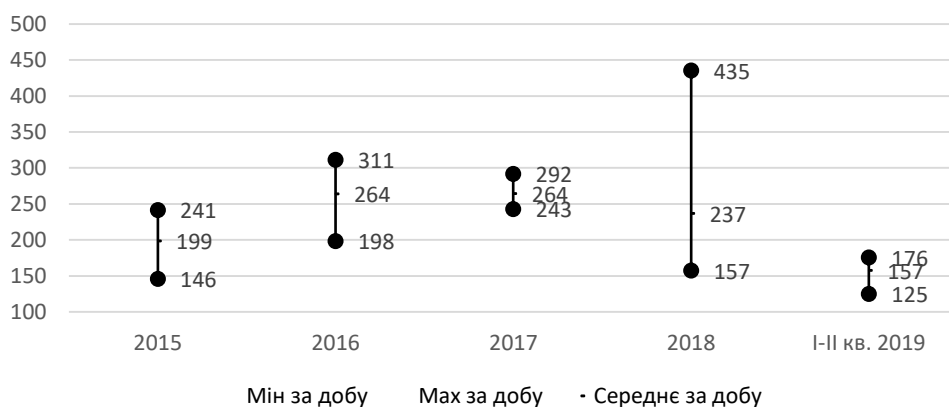
Середньодобова кількість пропущених «з України» легкових автомобілів коливалась від 162 до 349 од., а в зворотному напрямку – з 125 до 435 од. (рис. 3.64-3.65). Максимальна



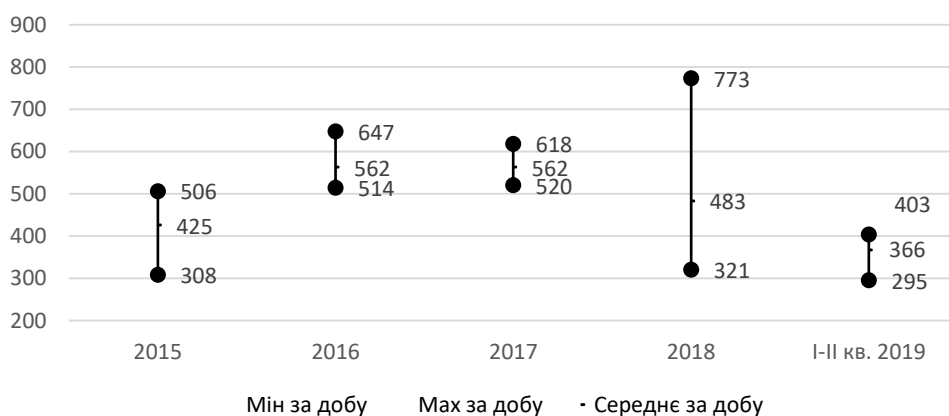
кількість автомобілів, що перетнули кордон в обох напрямках за добу, сягнула 773 од., що є значно менше пропускної спроможності пункту (рис.3.66).



**Рис. 3.64. Кількість пропущених легкових автомобілів з України за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



**Рис. 3.65. Кількість пропущених легкових автомобілів в Україну за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



**Рис. 3.66. Кількість пропущених автомобілів з і в Україну за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

Аналіз пасажиропотоку за квітень 2019 р. засвідчує коливання у кількості перетинів залежно від дня тижня. Зменшення пасажиропотоку спостерігалось у неділю та понеділок.

Найнижчий пасажиропотік зафіксовано на Католицький та Православний Великодні. При чому у день Католицького Великодня пасажиропотік зменшився до 1,9 тис. осіб, а у Православний Великдень – 2,6 тис. осіб. Найвищі значення обсягів пасажиропотоку спостерігались здебільшого у передсвяткові дні (18, 19, 26 і 30 квітня). У середньому за місяць пасажиропотік становив 1424 осіб (рис.3.67).

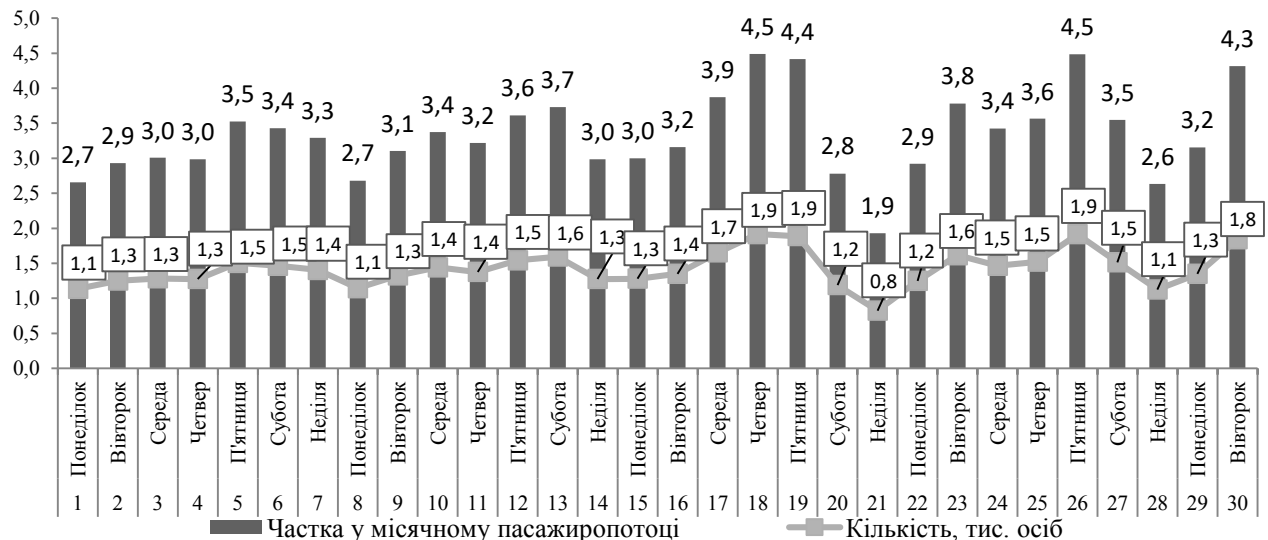


Рис. 3.67. Дані пасажиропотоку за квітень 2019 р.

*Аналіз часу очікування протягом 21 липня – 26 серпня 2019 р.* засвідчив перевищення часу очікування легковими автомобілями перетину кордону за напрямом виїзду «з України» над відповідним показником за напрямом в'їзду «в Україну». Лише по суботах максимальний час очікування легкових автомобілів з обох сторін кордону був однаковим і становив 4 години.

Найвище максимальне значення показника часу очікування перетину кордону легкових автомобілів за напрямом виїзду «з України» зафіксовано по вівторках – 20,30 год. В інші дні тижня, окрім четверга (4,42 год), цей показник становив 4 год. Аналогічний показник за напрямом в'їзду «в Україну» коливався в межах від 1,49 год у вівторок до 4 год у суботу. Разом з тим, високою є і диференціація між мінімальним та середнім значенням цього показника впродовж тижня. Так, диференціація між мінімальним значенням виїзду і в'їзду становить 12,3 рази (виїзд – 2 год 34 хв. (неділя), в'їзд 19 хв. (понеділок, вівторок)), а середнього (виїзд та в'їзд по вівторках, відповідно – 3 год 54 хв. та 43 хв.) – 8,2 рази (рис. 3.68-3.69).

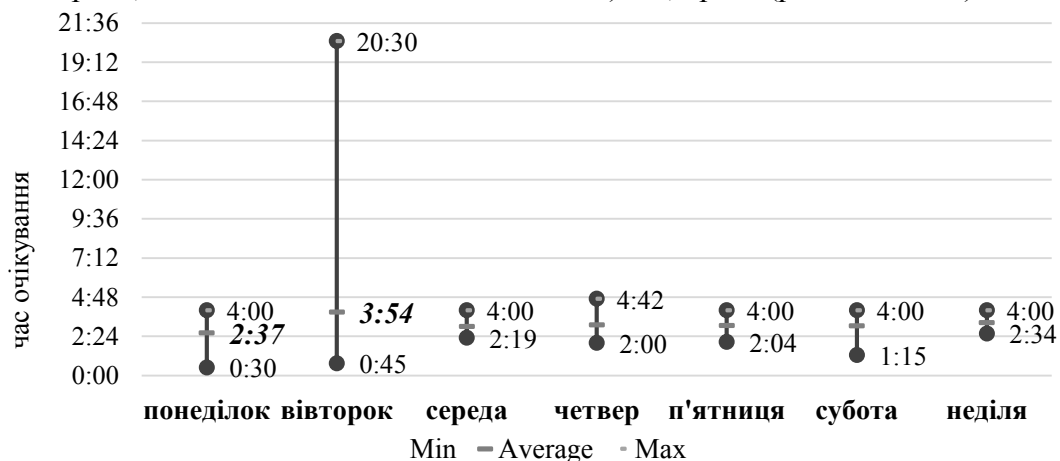
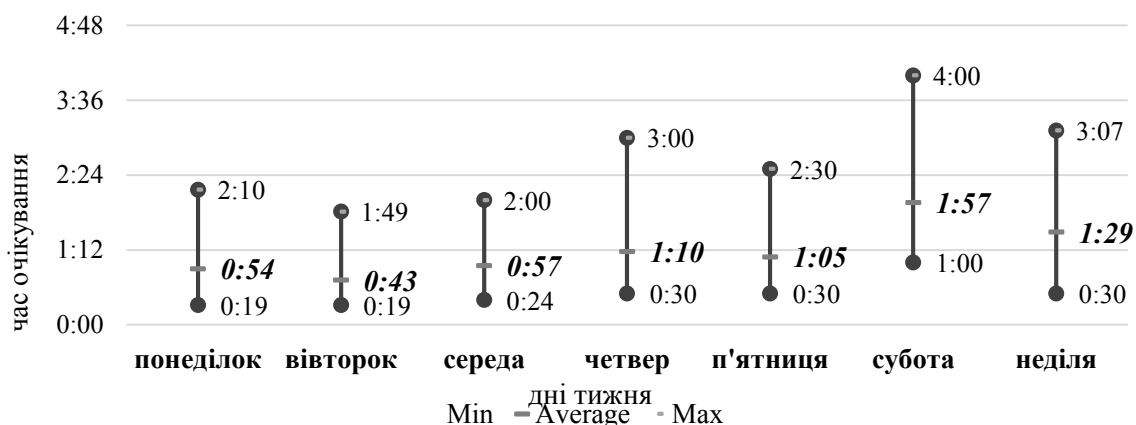
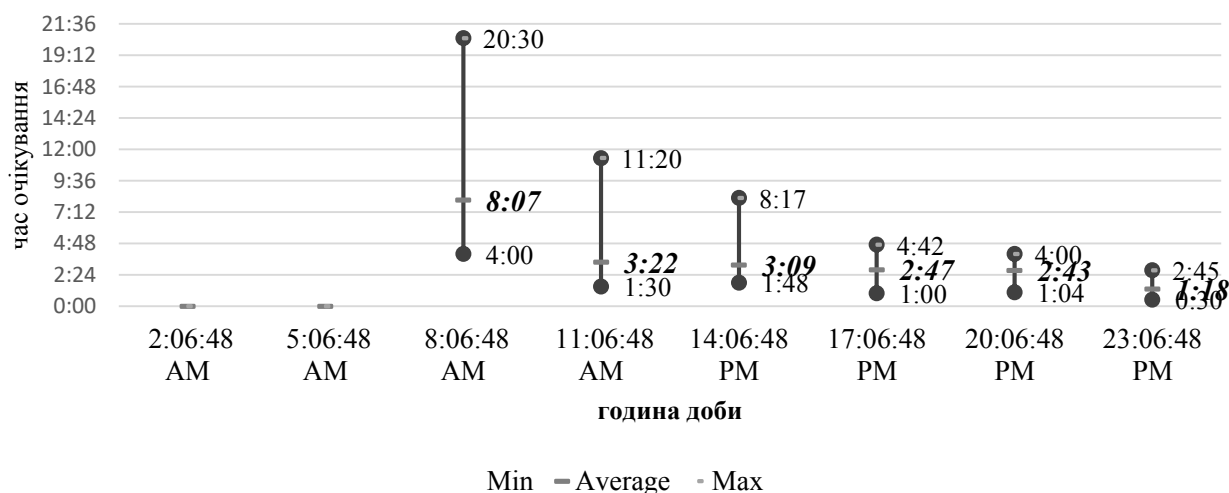


Рис. 3.68. Показники часу очікування легкових автомобілів на ПП «Косино» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня

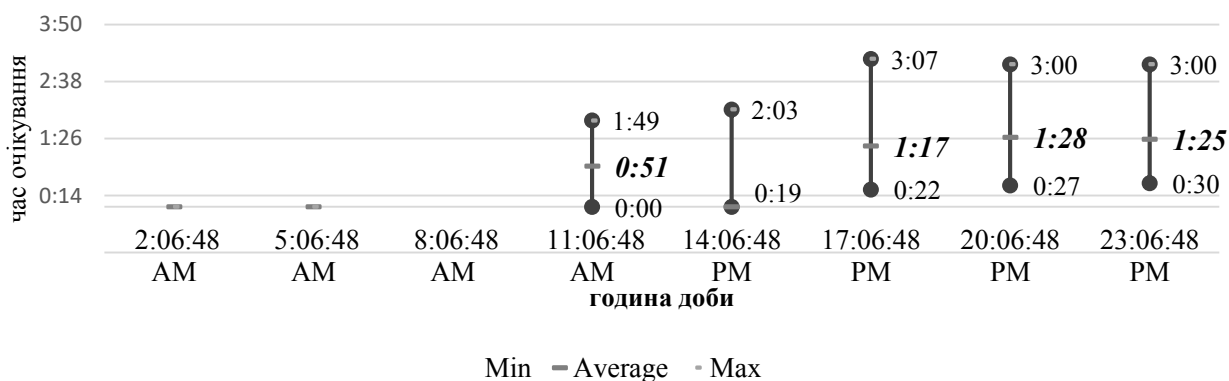


**Рис. 3.69. Показники часу очікування легкових автомобілів наПП «Косино» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня**

Впродовж аналізованого періоду часу спостерігається також і відмінність між максимальним, мінімальним та середнім значенням часу очікування легковими автомобілями перетину кордону в залежності від часу доби. Максимальні значення цих показників з обох боків кордону зафіксовано в 8 год ранку, на момент початку роботи пункту пропуску (рис. 3.70-3.71).



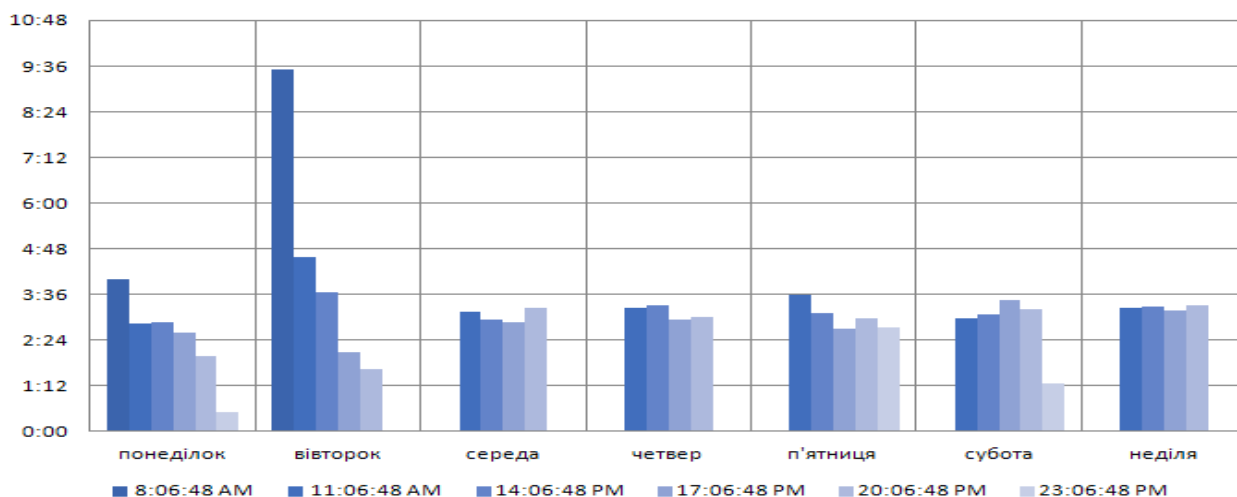
**Рис. 3.70. Показники часу очікування легкових автомобілів наПП «Косино» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від часу доби**



**Рис. 3.71. Час очікування легкових автомобілів наПП «Косино» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від часу доби**

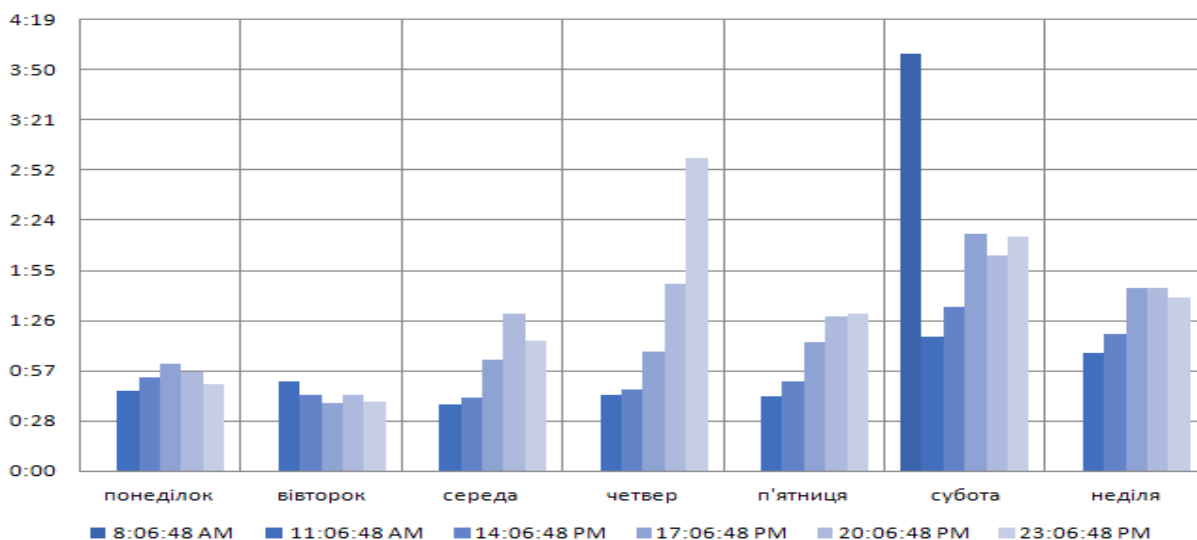
Результати спостереження свідчать про значне перевищення середнього часу очікування легкових автомобілів через пункт пропуску за напрямом виїзду «в Україну» над в'їздом «в Україну» впродовж аналізованого періоду часу.

Слід зазначити, що найвище значення середнього часу очікування легкових автомобілів на кордоні при виїзді «з України» було зафіксовано у вівторок в 8 год тривалістю 9,30 год. У решта аналізованих днів тижня в залежності від часу доби не спостерігалось значної динаміки щодо часу очікування при перетині кордону легковими автомобілями (рис. 3.72).



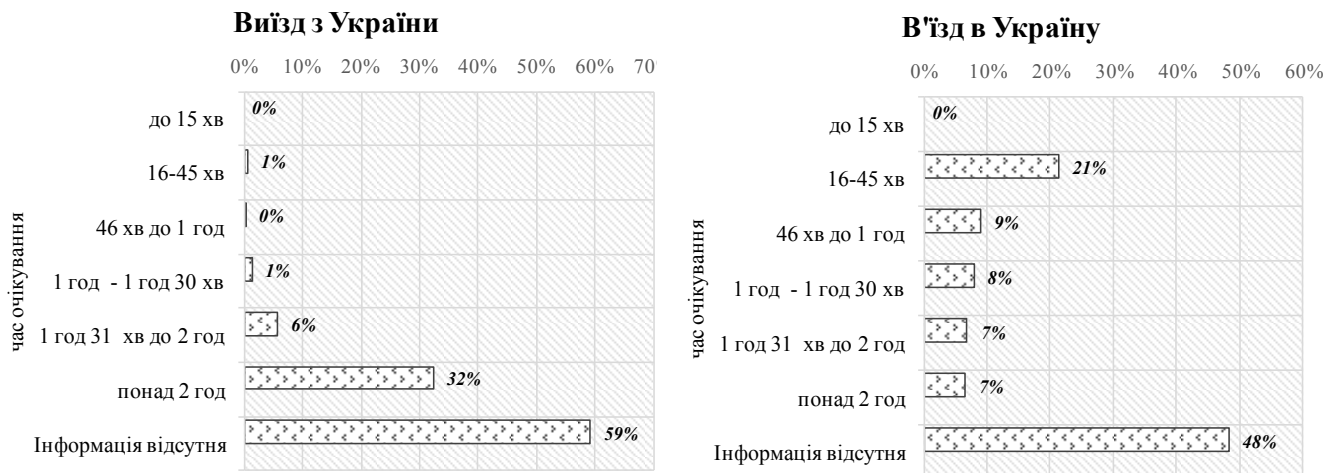
**Рис. 3.72. Середній час очікування легкових автомобілів при виїзді «з України» на ПП «Косино» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019р.**

Щодо середнього часу очікування легкових автомобілів на кордоні при в'їзді «в Україну», то він є набагато меншим ніж при виїзді. Так, найвищий він був у суботу о 8.00 і становив 4 год, а найнижчим у вівторок о 17.00 та середу о 11.00 і становив по 38 хв. Як і при виїзді «з України» найнижчим був час простою на початку тижня. Саме по вівторках зафіксовано найнижчі показники часу очікування перетину кордону легковими автомобілями, які коливалися в межах від 51 хв. о 11.00 до 38 хв. о 17.00. Загалом слід зазначити, що диференціація між середнім часом очікування перетину кордону легковими автомобілями впродовж доби при виїзді є значно вищою, ніж при в'їзді. (рис. 3.73).



**Рис. 3.73. Середній час очікування легкових автомобілів при в'їзді «з України» на ПП «Косино» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

Аналіз структури потоку легкових автомобілів за часом очікування при перетині кордону в обох напрямках засвідчує значне перевищення часу, що затрачається ними саме при виїзді «з України». Так, 32% всього легкового транспорту при виїзді «з України» простоює понад 2 год, натомість при в'їзді стільки часу простоюють лише 7% легкових автомобілів. При в'їзді «в Україну» кожен п'ятий автомобіль простоює 16-45 хв., а при виїзді лише 1% легкових автомобілів (рис. 3.74).



**Рис. 3.74. Структура потоку легкових автомобілів за часом очікування на ПП «Косино» у розрізі напрямів руху упродовж 21.07.2019-26.08.2019 рр., %**

**Висновки.** Аналіз пасажиропотоків через державний кордон у ПП «Косино» засвідчує значне відставання фактичних показників від проектної спроможності пункту. Причому в динаміці ці пасажиропотоки зменшуються. Подібною є ситуація в категорії легкових машин, тобто спостерігаємо завантаженість цього пропускного пункту лише на третину проектної спроможності пункту. Середній темп приросту перетинів легковими автомобілями цього пункту пропуску протягом 2015-2018 рр. склав 4,4%.

Результати аналізу свідчать, що перетинаючи кордон при виїзді «з України» легкові автомобілі затрачають на це більше часу, ніж в зворотному напрямку. Недозавантаженість пункту пропуску не приводить до зменшення часу очікування легковими машинами при перетині кордону за напрямом виїзду «з України». Так, лівова частка легкових автомобілів на перетин кордону в цьому напрямі витрачає понад 2 години.

З огляду на перспективність нарощення пасажиропотоків саме через цей пункт пропуску (до пункту пропуску примикають міжнародні автомобільні дороги, пункт пропуску інтегрований до Критського коридору №5, напрям на Будапешт) та формування значних черг на кордоні, доцільно шукати шляхи розвантаження цього пункту пропуску шляхом його модернізації, розбудови сервісних зон, збільшення часу його роботи чи через переорієнтацію частини потоків на інші пункти пропуску.

### 3.7. Аналіз функціонування ПП «Лужанка - Берегшурень»

**ПП «Лужанка»** відкритий відповідно до Розпорядження КМУ від 23.01.92 №40-р, Розпорядження КМУ від 31.05.96 № 373-р. та Угоди між Урядом України і Урядом Угорщини про пункти пропуску через державний кордон від 26.02.1993 року (обмін нотами №72/22-4323-

4110). На сьогодні функціонує відповідно до Міжурядової угоди про пункти пропуску через державний кордон (між урядом Угорщини та України), затверджено Постановою КМУ № 950 від 17.10.2012.

Пункт пропуску «Лужанка» розташований на лінії державного кордону у Берегівському районі Закарпатської області, який включає 1 селище міського типу та 42 сільських населених пункти. Пропускний пункт знаходиться в с. Астей, який розташований в 7 км від м. Берегово. На території села Астей станом на 01.01.2018 р. проживало 677 осіб, густота населення становила 407,59 осіб/км². Пропускний пункт належить до категорії міжнародного і за характером транспортних перевезень є пасажирським (для легкового транспорту та автобусів) і вантажним (для вантажного автотранспорту до 7.5 т).

Від обласного центру (м. Ужгород) пункт пропуску знаходиться на відстані 71,6 км, від районного (м. Берегово) – 4,9 км.

Пункт пропуску «Лужанка» розташований на міжнародному автошляху М-24 (Велика Добронь — Мукачево — Берегове — контрольно-пропускний пункт «Лужанка»). Цей шлях з'єднується з міжнародними автошляхами М-23 (Берегове — Виноградів — Велика Копаня), М-06 (Київ-Чоп) та М-25 (Контрольно-пропускний пункт «Соломоново» - Велика Добронь — Яноші з під'їздом до контрольно-пропускного пункту «Косини»), а також європейськими автошляхами Е81 (Мукачево-Бухарест) і Е471 (Мукачево-Львів).

З угорського боку знаходиться пункт пропуску «Берегшурань», медье Саболч-Сатмар-Берег, автошлях 41 у напрямку Ньїредьгаза.

На території ПП «Лужанка» розташовано по три смуги перетину кордону на в'їзді та виїзді «з України».

Добова проектна спроможність ПП «Лужанка» складає 2900 громадян, 1800 легкових автомобілів і 100 вантажних автомобілів (до 7,5 т).

**Оцінка динаміки пасажиро- та вантажопотоків.** Впродовж 2015-2019 рр. спостерігалось зростання завантаження цього пункту майже у всіх категоріях перевезень (табл. 3.24).

**Таблиця 3.24**

**Середньодобова завантаженість ПП «Лужанка»**

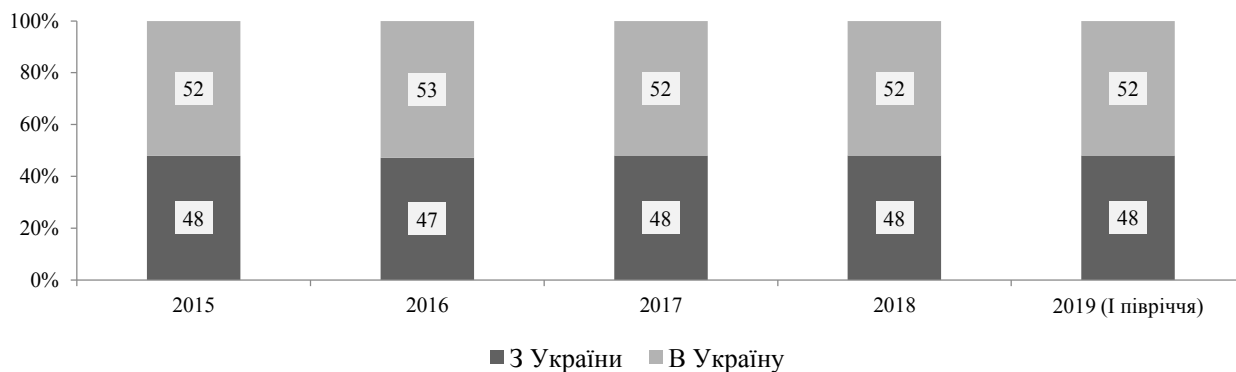
Категорія	Проектна (добова)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	2900	3631	125	4582	158	4392	151	5032	174	3985	137
Легкові автомобілі	1800	1496	83	1660	92	2228	124	1731	96	1226	68
Вантажні автомобілі	100	8	8	10	10	16	16	24	24	15	15
Автобуси	10	3	30	6	60	10	100	15	150	18	180

Найвищий рівень завантаженості пункту упродовж 2015-2018 рр. спостерігався у категорії громадян. Перевищення фактичного завантаження над проектним рівнем у категорії громадян фіксуємо впродовж усіх років. Якщо у 2015 р. середньодобова завантаженість цього пункту перевищувала проектні показники на 25%, у 2016 р. - на 58%, у 2017 р. - на 51%, то у 2018 р. - на 74%. За 6 місяців 2019 р. фактична середньодобова завантаженість цього пункту перевищила проектну на 37%.

Динаміка середньодобової завантаженості цього пункту у категорії громадян та легкових автомобілів демонструє висхідну тенденцію протягом 2015-2017 рр. Перевищення проектних показників щодо перетину кордону легковими автомобілями фіксуємо лише у 2017 р., яке

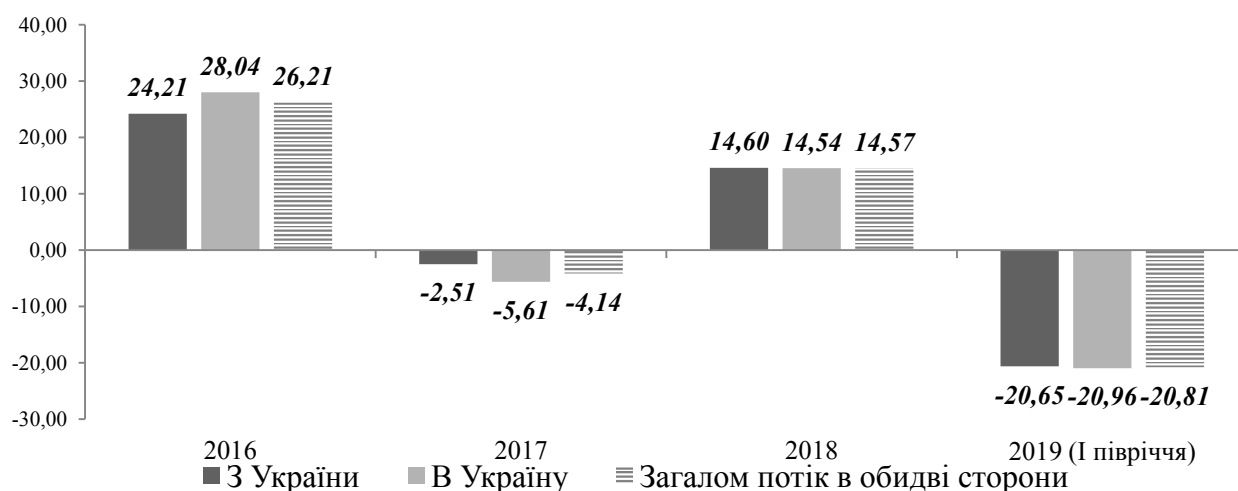
склало 24%. На фоні зростання фактичних показників середньодобової завантаженості у категорії вантажні автомобілі існує значний резерв у досягненні проектної спроможності цього пункту щодо перетину кордону вантажним транспортом. Спостерігається нарощення середньодобової завантаженості ПП «Лужанка» у категорії автобуси. При цьому фактичні показники значно перевищують проектну пропускну спроможність пункту. Так, у 2015 р. завантаженість пункту становила 30%, у 2016 р. – 60%, а вже у 2017 р. – 100%, у 2018 р. – 150%, а у I півріччі 2019 р. майже вдвоє перевищила проектний рівень.

Аналіз в'їзних та виїзних пасажиропотоків через ПП «Лужанка» засвідчує переважання кількості громадян, що в'їхали «в Україну». Частка цього потоку в загальній кількості громадян, що перетнули кордон була найвищою у 2016 р. і становила 52,8% (рис. 3.75).



**Рис. 3.75. Структура потоку громадян через ПП «Лужанка», %**

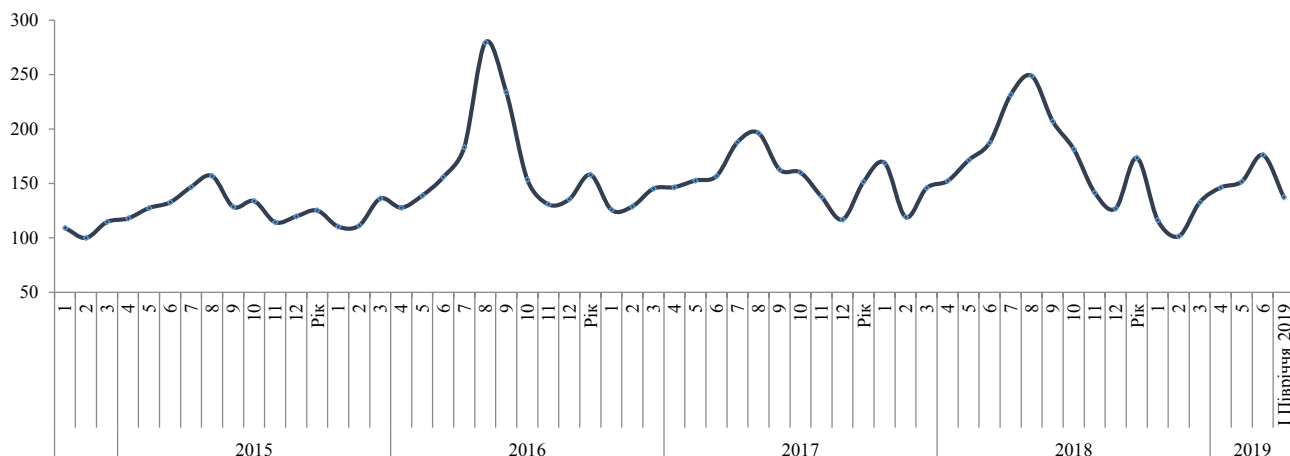
Динаміка середньодобової кількості громадян, які перетнули кордон через ПП «Лужанка», була нестабільною (рис. 3.76). Темпи приросту потоків громадян зросли у 2016 р. і у 2018 р. і становили відповідно за обома напрямками 26,1% і 14,57% відповідно. А у 2017 р. фіксуємо зниження активності перетину кордону громадянами, особливо у в'їзному напрямку. Темпи зниження потоків громадян у 2017 р. на в'їзному напрямі становили – 5,6%, на виїзному – 2,5%. В I півріччі 2019 р. спостерігаємо суттєве зниження активності громадян за обома напрямками.



**Рис. 3.76. Темпи приросту/зниження потоків громадян через ПП «Лужанка», %**

Аналіз відмінностей між проектною та фактичною пропускну спроможністю пункту пропуску «Лужанка» щодо перетину кордону громадянами засвідчує значне перевищення

фактичних даних над проектними впродовж усіх років та наявність сезонних коливань добової завантаженості пункту (рис.3.77)

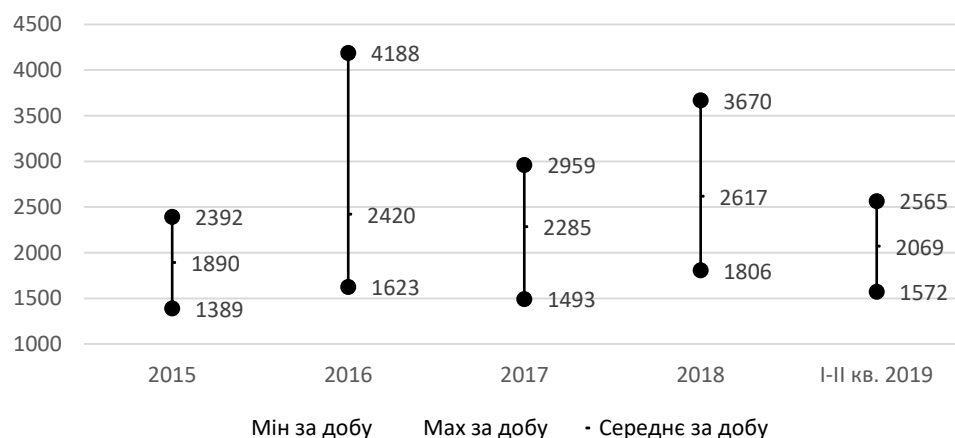


**Рис. 3.77. Рівень добової завантаженості ПП «Лужанка» у категорії громадян у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Пік пасажиропотоку зафіксовано у серпні 2016 р. Сезонні коливання пасажиропотоку «з України» засвідчують його зростання у літні місяці та у вересні.

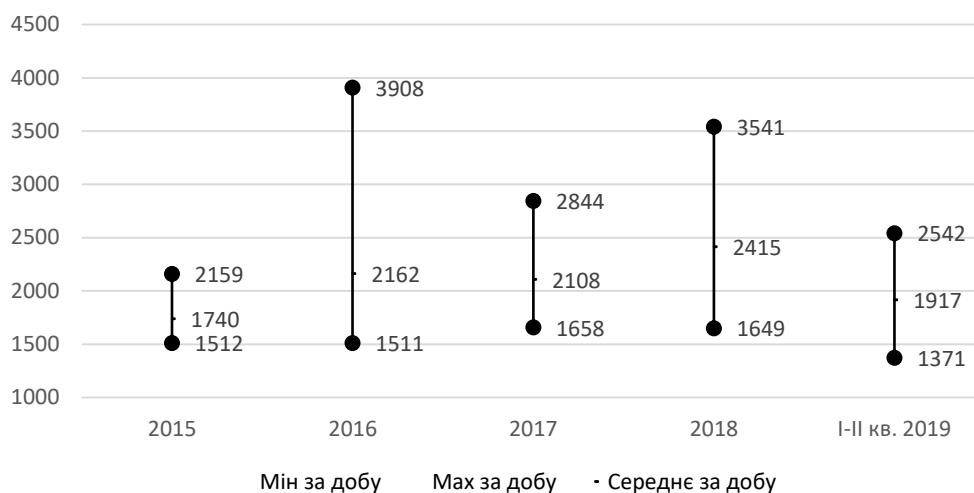
Середньодобова кількість громадян, що перетнули кордон у напрямку «в Україну», через пункт пропуску «Лужанка» протягом 2015-2018 рр. була вищою у період з червня по вересень.

Максимальна кількість пропущених «з» і «в Україну» громадян за добу протягом чотирьох років сягнула 8096 од. (2016 р.), а мінімальна - 1806 од. (2018 р.) (рис. 3.78-3.80). Середньодобові показники перетину кордону громадянами «з України» протягом 2015-2018 рр. коливалися від 1389 до 4188 осіб, а «в Україну» - від 1371 до 3908. Переважання активності громадян у напрямку «виїзду з України» підтверджують вищі значення максимальної середньодобової кількості громадян, що перетнули кордон при в'їзді «в Україну» упродовж 2015-2019 років.

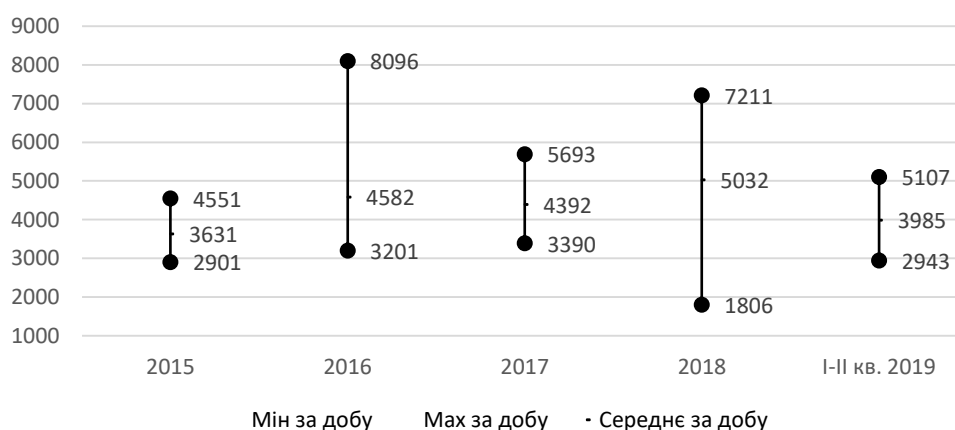


**Рис. 3.78. Кількість пропущених громадян «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



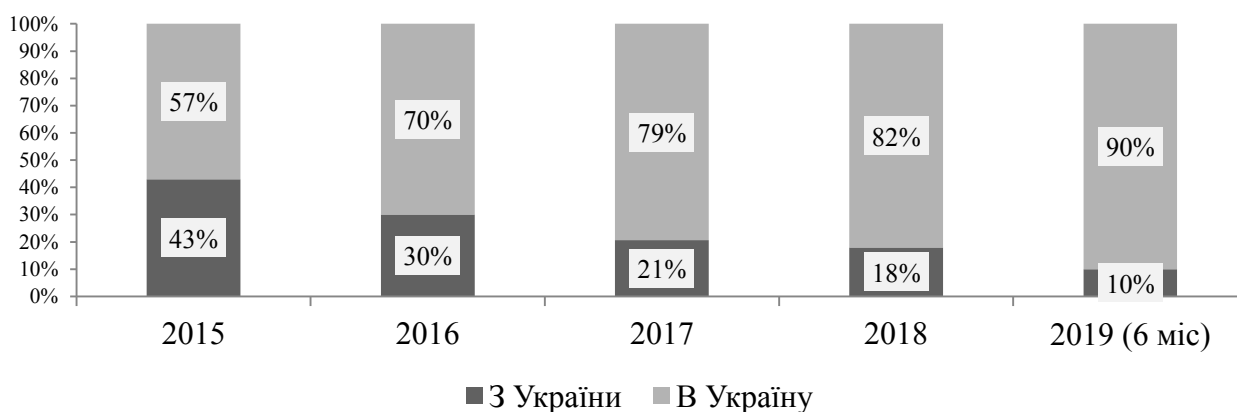


**Рис. 3.79. Кількість пропущених громадян «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



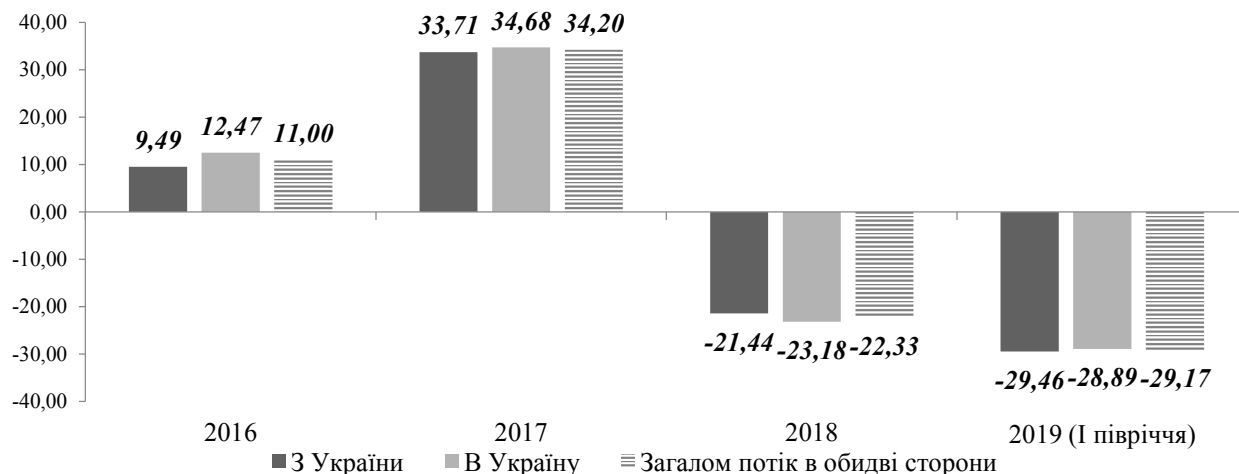
**Рис. 3.80. Кількість пропущених громадян з і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

Динаміка середньодобових потоків легкових автомобілів засвідчує суттєве зростання частки в'їзних потоків. Так, їх частка у 2015 році становила 57,1%, у 2016-му – 70%, у 2017 – 79,5%, у 2018-му – 82,1% і у I півріччі 2019 р. - 90% (рис.3.81).



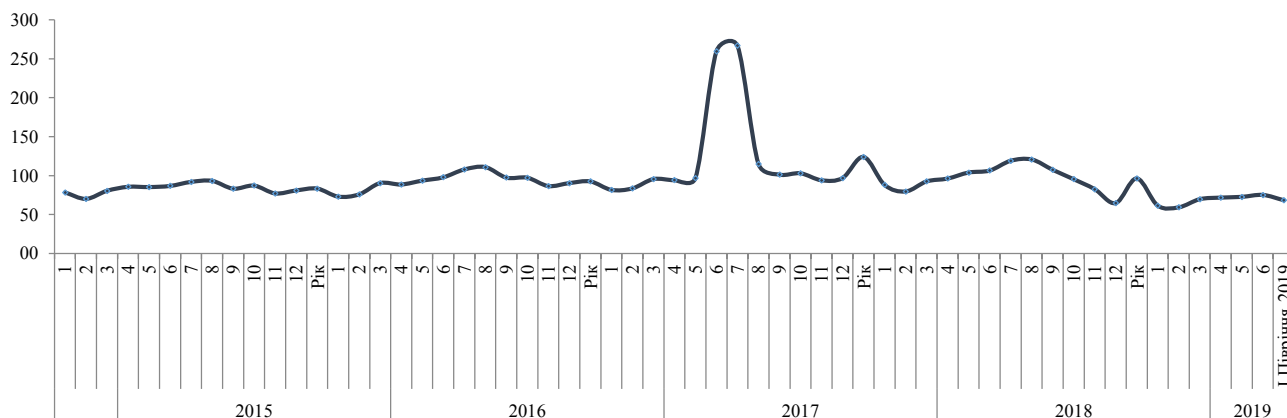
**Рис. 3.82. Структура потоку легкових автомобілів через ПП «Лужанка», %**

Динаміка середньодобового потоку легкових автомобілів через ПП «Лужанка» протягом 2015-2018 рр. була нестабільною (рис. 3.83). Якщо у 2016 р. середньодобова кількість громадян, що перетнули кордон в обидві сторони, зросла на 11%, а у 2017 р. – на 34,2%, то у 2018-му знизилась на 22,33%. Зменшення середньодобового потоку громадян спостерігалось і у I півріччі 2019р. і становило за двома напрямками - 29,17%.



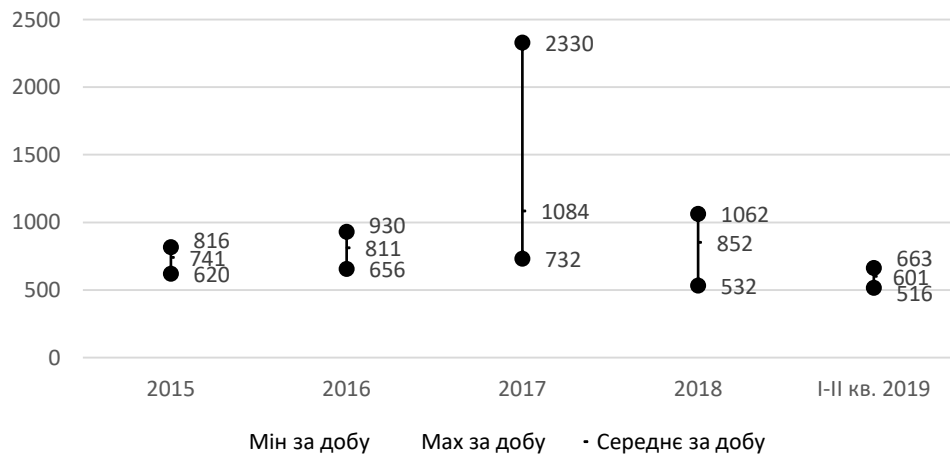
**Рис. 3.83. Темпи приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Лужанка», %**

На фоні загального зниження активності автомобільного руху на цьому пропускному пункті суттєве перевищення фактичних даних щодо рівня добової завантаженості спостерігалось у червні–серпні 2016 р., у червні – вересні 2017 р. та травні-вересні 2018 р. (рис.3.84).

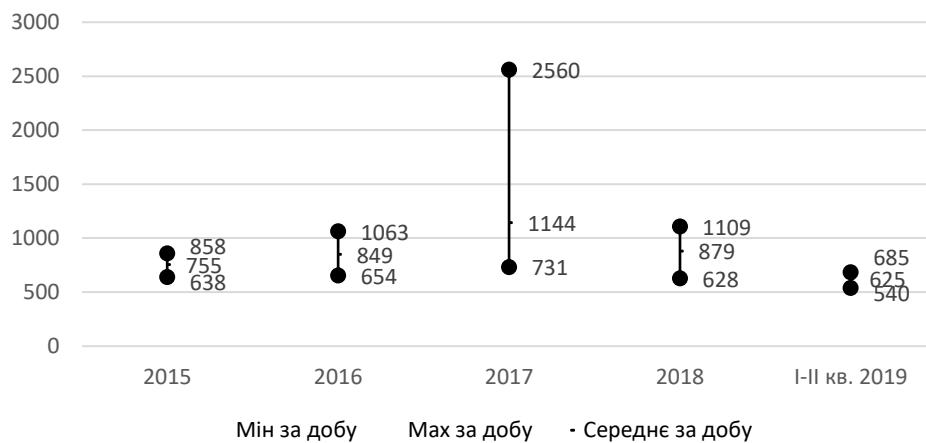


**Рис. 3.84. Рівень добової завантаженості ПП «Лужанка» у категорії легкових автомобілів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

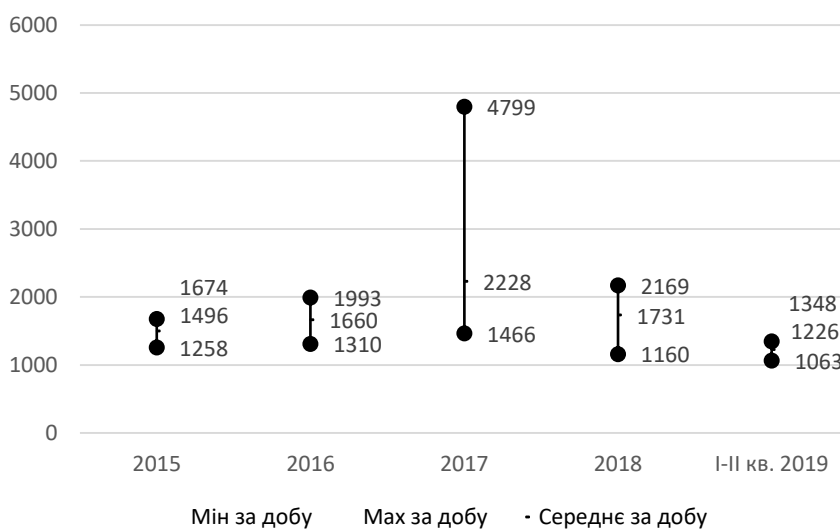
Максимальна кількість легкових автомобілів, що в'їхали та виїхали «з України» за добу протягом чотирьох років сягнула 4799 од, а мінімальна 1100. Максимальне значення кількості пропущених легкових автомобілів «з України» за добу через пропускний пункт «Лужанка» сягнуло 2330 од., а мінімальне – 516 од. Максимальне значення середньодобових в'їзних потоків легкових автомобілів зафіксовано у 2017 р. (2560 од.) (рис. 3.85-3.87).



**Рис. 3.85. Кількість пропущених легкових автомобілів «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

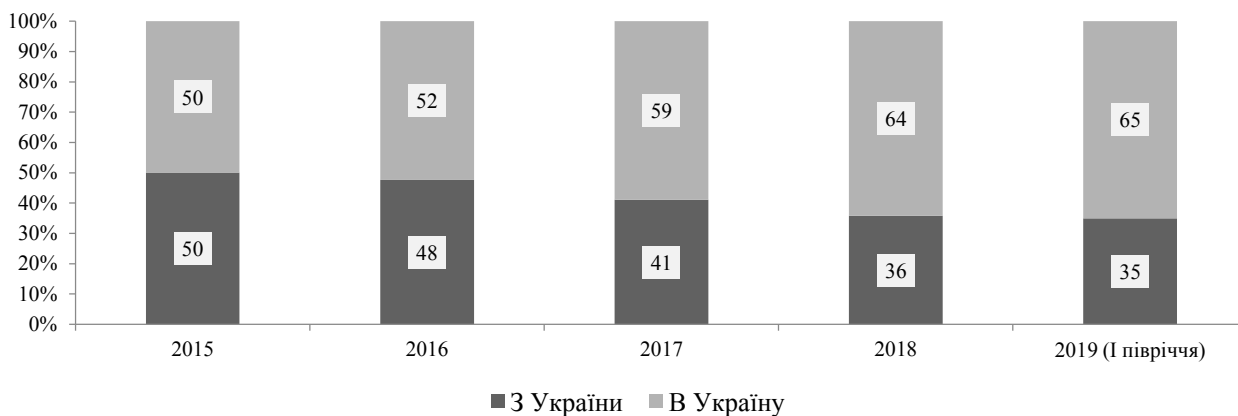


**Рис. 3.86. Кількість пропущених легкових автомобілів «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



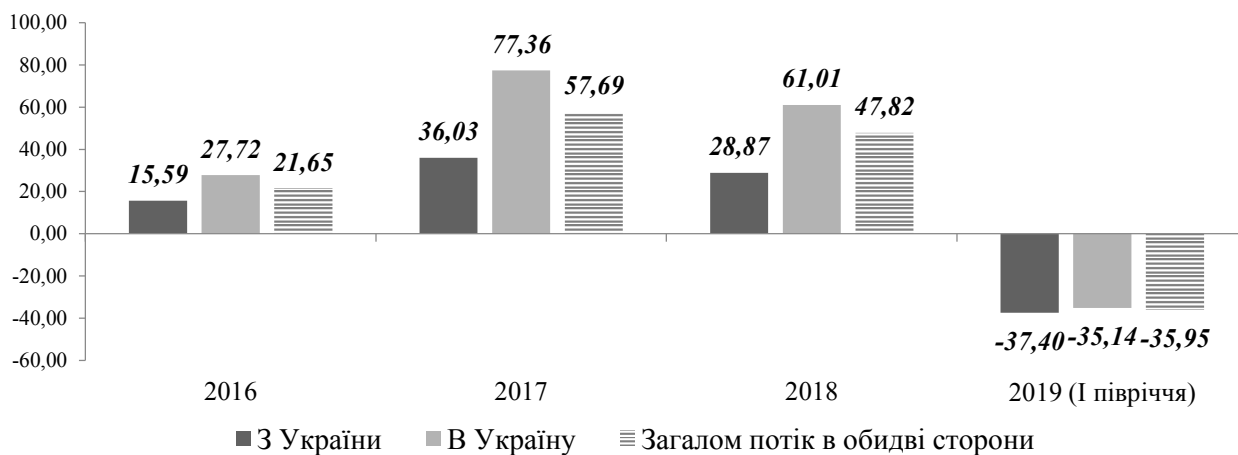
**Рис. 3.87. Кількість пропущених легкових автомобілів з і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

Через пункт пропуску «Лужанка» здійснюється рух вантажних автомобілів загальною вагою до 7,5 тон. У структурі потоків вантажних автомобілів протягом 2016-2018 рр. переважали в'їзні потоки. При чому їх частка щорічно зростала. Так, у 2016 р. їх частка становила 52,4%, а вже у 2018 р. – 64,2%. У I півріччі 2019 року частка в'їзних потоків зросла до 65% (рис. 3.88).



**Рис. 3.88. Структура потоку вантажних ТЗ через ПП «Лужанка», %**

Динаміці як в'їзних, так і виїзних потоків вантажних автомобілів, що перетинають кордон у пункті пропуску «Лужанка», характерні висхідні тенденції, що свідчить про зростання активності руху вантажних транспортних засобів. Вищі темпи приросту характерні для в'їзних потоків. Так, у 2016 р. в'їзні потоки зрости на 27,7%, у 2017 р. – на 77,36%, а у 2018 р. - на 61,1%. Проте у I півріччі 2019 р. спостерігалось зниження активності як в'їзних, так і виїзних потоків. Загальні темпи приросту потоків вантажних автомобілів у I півріччі 2019 р. знизились на 35,95% (рис.3.89).

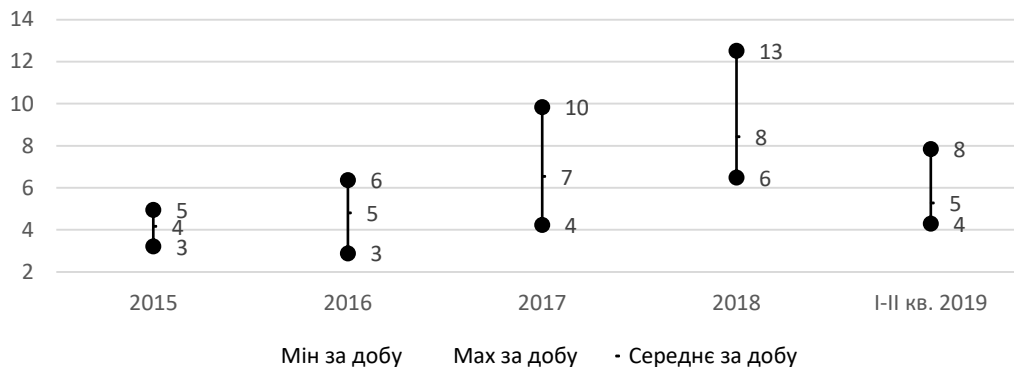


**Рис. 3.89. Темпи приросту/зниження потоків вантажних ТЗ через ПП «Лужанка», %**

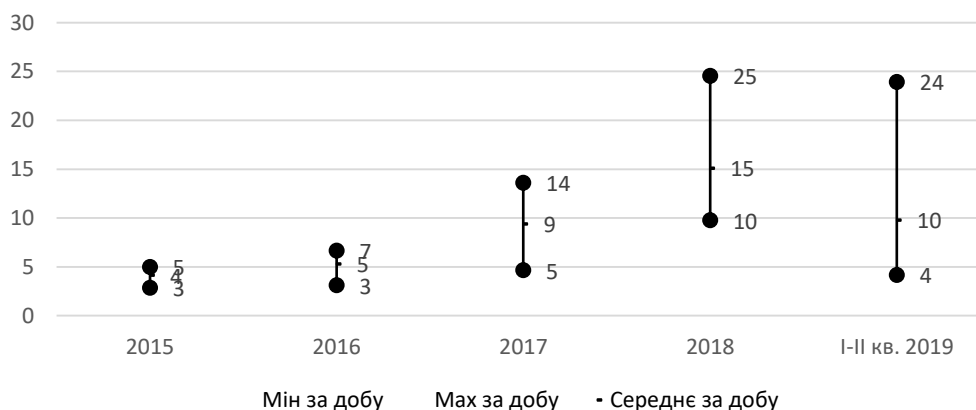
Фактична спроможність пункту є значно нижчою від проектної. Коливання фактичної пропускної спроможності пункту щодо вантажних автомобілів є незначними і не мають значних сезонних відхилень. Добова завантаженість ПП «Лужанка» у категорії вантажних ТЗ суттєво зростала у 2017-2018 рр.

Загалом, середньодобові показники перетину кордону вантажними автомобілями протягом 2015-2018 рр. коливалися від 3 до 24, а за сумарним показником в'їзних та виїзних напрямів від 6 до 34.

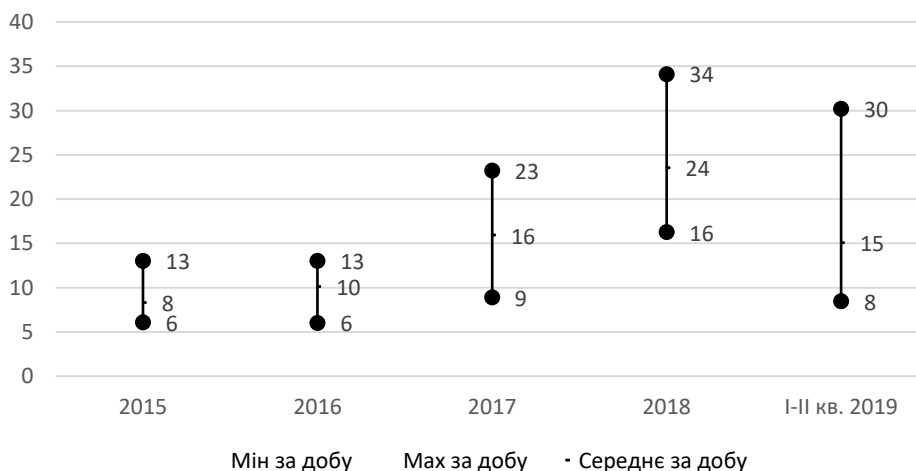
Максимальна річна середня кількість вантажних автомобілів, які перетнули кордон з боку України за добу, спостерігалась у 2018 р. і становила 13 вантажних ТЗ (рис.3.90). Вищу активність щодо перетину кордону вантажними автомобілями за напрямком «в Україну» демонструє максимальний середньодобовий показник, який становив 25 од. (рис.3.91). Середньодобова максимальна кількість в'їзних та виїзних потоків вантажних автомобілів у 2018 р. становила 34 од., а мінімальна – 6 од. (рис. 3.92).



**Рис. 3.90. Кількість пропущених вантажних автомобілів «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

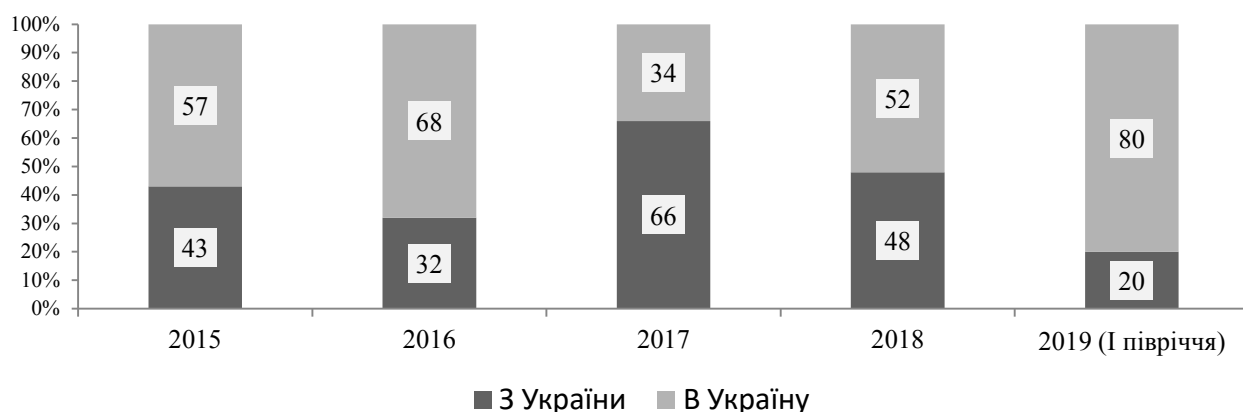


**Рис. 3.91. Кількість пропущених вантажних автомобілів «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



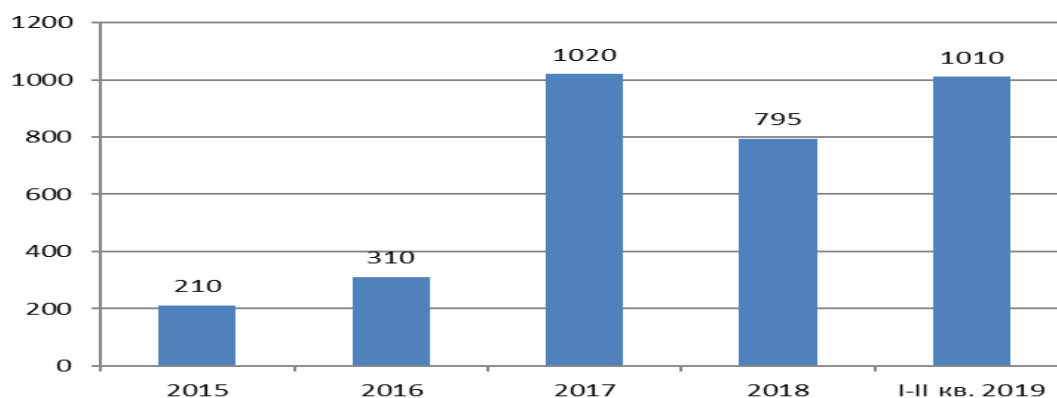
**Рис. 3.92. Кількість пропущених вантажних автомобілів «з» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

У структурі вантажопотоку у більшості років (за винятком 2017 р.) переважає в'їзний напрямок (рис. 3.93).



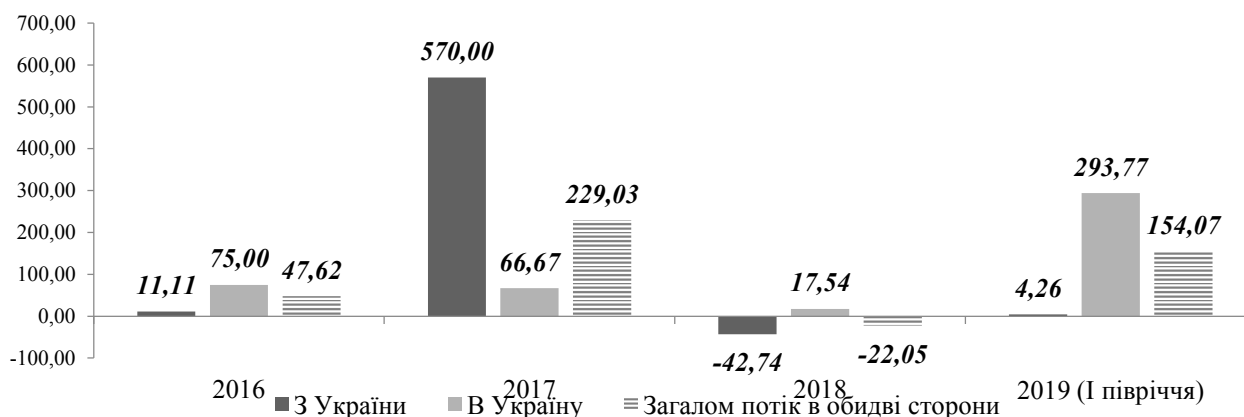
**Рис. 3.93. Структура вантажопотоку через ПП «Лужанка», %**

Суттєве переважання в'їзних потоків вантажів через цей пункт пропуску підтверджує і динаміка обсягів пропущених через цей пункт вантажів, яка демонструє їх щорічне збільшення. Зниження обсягів вантажних перевезень на 27% фіксуємо лише у 2018 р (рис.3.94).



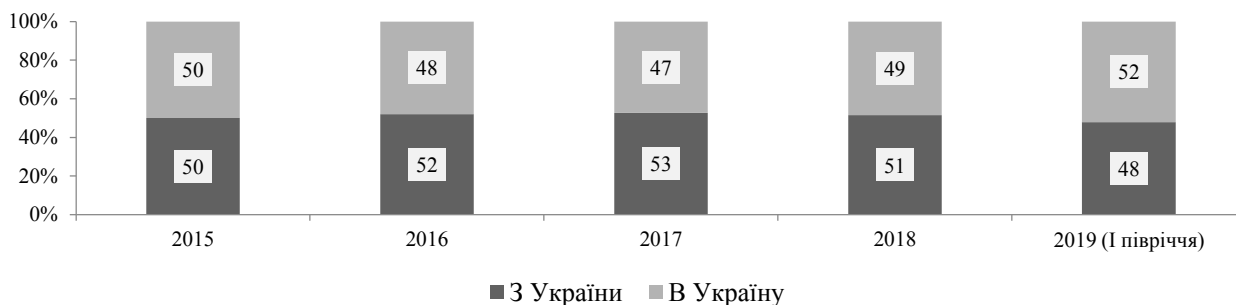
**Рис. 3.94. Обсяг пропущених вантажів через пункт пропуску за рік («з» і «в Україну» разом), тонн**

Темпи приросту/зниження вантажопотоків через пункт пропуску «Лужанка» наведено на рис. 3.95.



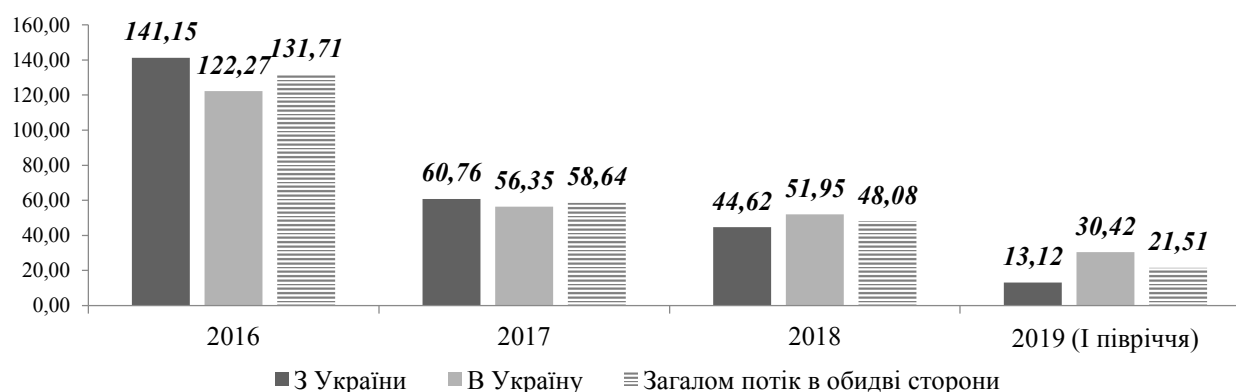
**Рис. 3.95. Темпи приросту/зниження вантажопотоків через ПП «Лужанка», %**

У структурі потоку автобусів найбільшу частку впродовж 2015-2018 рр. понад 50% мав напрямок «з України» (рис. 3.96). Лише у першому півріччі 2019 р. відбулась зміна тенденцій і частка автобусів, які перетнули кордон при в'їзді «в Україну» сягнула 52,1%.



**Рис. 3.96. Структура потоку автобусів через ПП «Лужанка», %**

Динаміка середньодобової кількості автобусів, що перетнули кордон з обох боків, характеризується високими темпами приросту протягом 2015-I пол. 2019 рр. Так, у 2016 р. сумарний показник темпів приросту потоків автобусів за обома напрямками перетину кордону сягав 131,7%, у 2017 р. – 58,6%, а у 2018 р. вже 48,08% (рис. 3.97). У I півріччі 2019 р. темпи приросту потоків автобусів через ПП «Лужанка» за обома напрямками становили 21,51%.



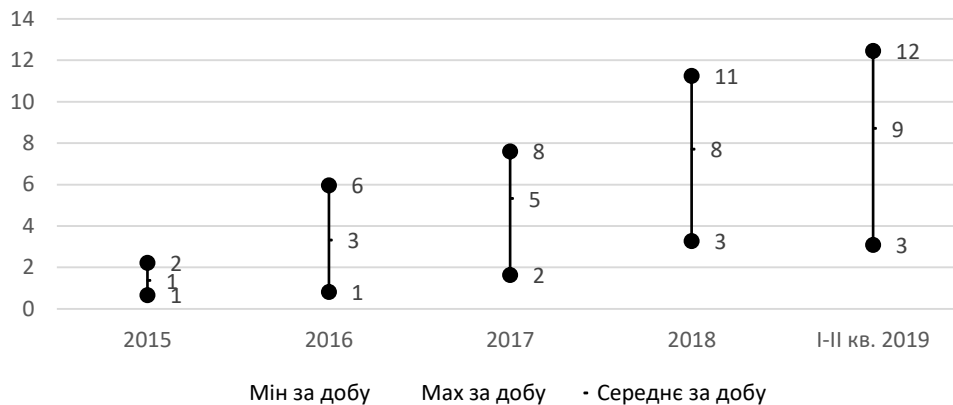
**Рис. 3.97. Темпи приросту/зниження потоків автобусів через ПП «Лужанка», %**

Добова завантаженість ПП «Лужанка» у категорії автобусів щорічно зростала і найвищою була у I півріччі 2019 р. Піки середньодобової кількості автобусів у 2015 р. зафіксовано у червні, серпні та жовтні, у 2016 р. – у вересні, у 2017 р. – у період з червня по жовтень, у 2018 р. - у серпні та жовтні. (рис. 3.98).

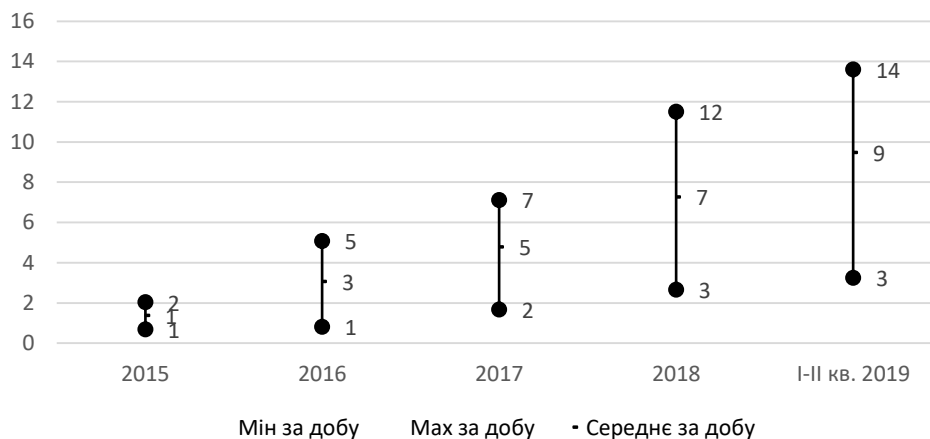


**Рис. 3.98. Рівень добової завантаженості ПП «Лужанка» у категорії автобусів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

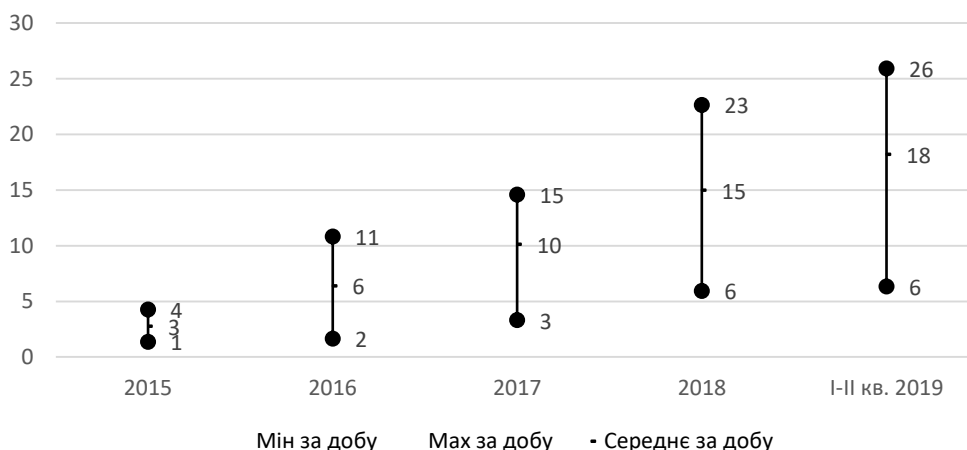
Середньодобові показники перетину кордону пасажирськими автобусами за останні 4 роки коливалися від 1 до 23, а у 2019 р. – від 6 до 26. Незважаючи на зниження активності автобусів, що перетинають кордон з обох сторін, у I півріччі 2019 р. спостерігаємо зростання їх середньодобової кількості в порівнянні з 2015 р. з 3 до 18 (рис. 3.99-3.101).



**Рис. 3.99. Кількість пропущених автобусів «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



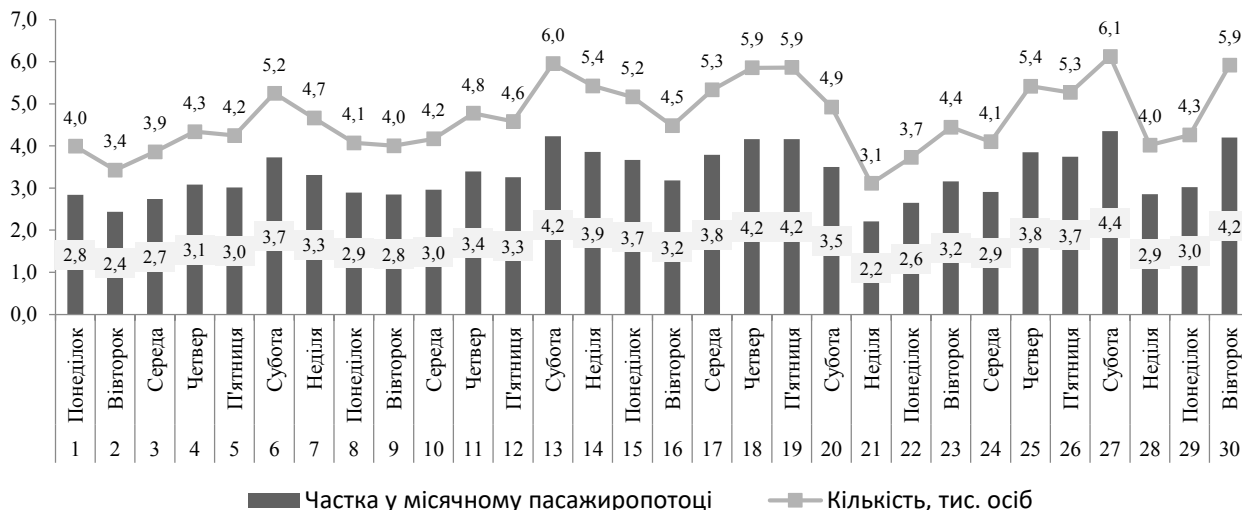
**Рис. 3.100. Кількість пропущених автобусів «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



**Рис. 3.101. Кількість пропущених автобусів «з» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

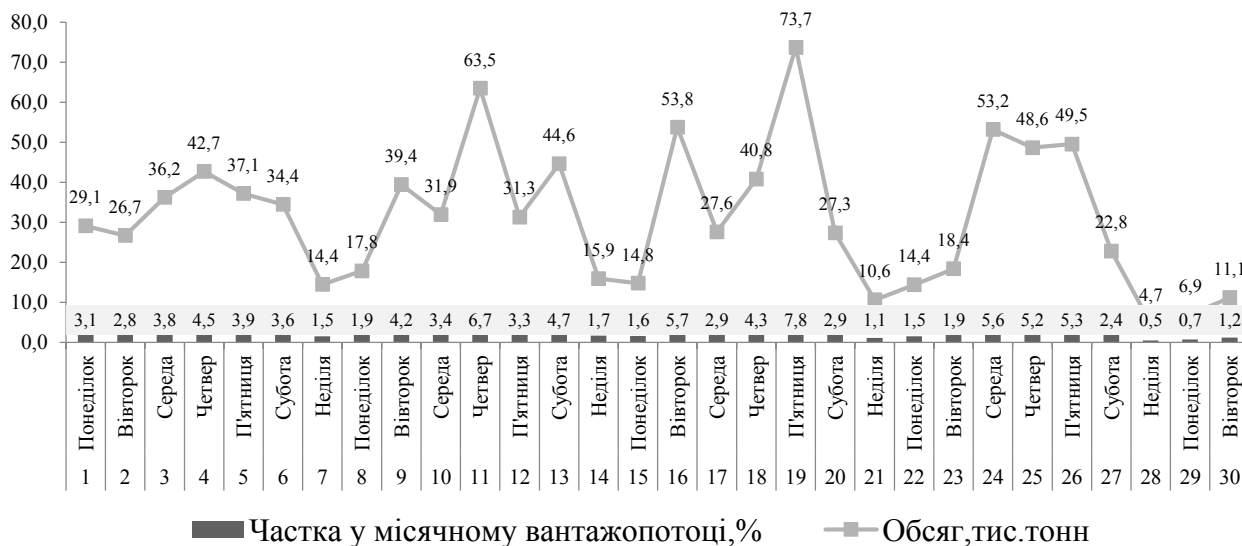


Аналіз динаміки пасажиропотоку через ПП «Лужанка» за квітень 2019 р. засвідчує зростання кількості пасажирів, що перетинають кордон у вихідні дні, зокрема суботи (6, 13, 27 квітня) (рис. 3.102). Саме у ці дні частка денного пасажирообороту була найбільшою. 21 квітня 2019 р. – в день, на який припав Католицький Великдень, пасажиропотік був найменшим. Протягом квітня 2019 р. пасажиропотік був вищим за проектні обсяги пасажиропотоків на вказаному пропускну пункті.



**Рис. 3.102. Пасажиропотік у квітні 2019 року**

Аналіз вантажопотоку за квітень 2019 р. вказує, що найнижчі показники зафіксовано у вихідні дні місяця (рис.3.103). Пік вантажоперевезень зафіксовано 19 квітня – напередодні Католицького Великодня. Обсяги вантажів, перевезених через ПП «Лужанка» у цей день, були найбільшими протягом цього місяця і становили 73,7 тис. тонн, а частка вантажопотоку сягала 7,8%.



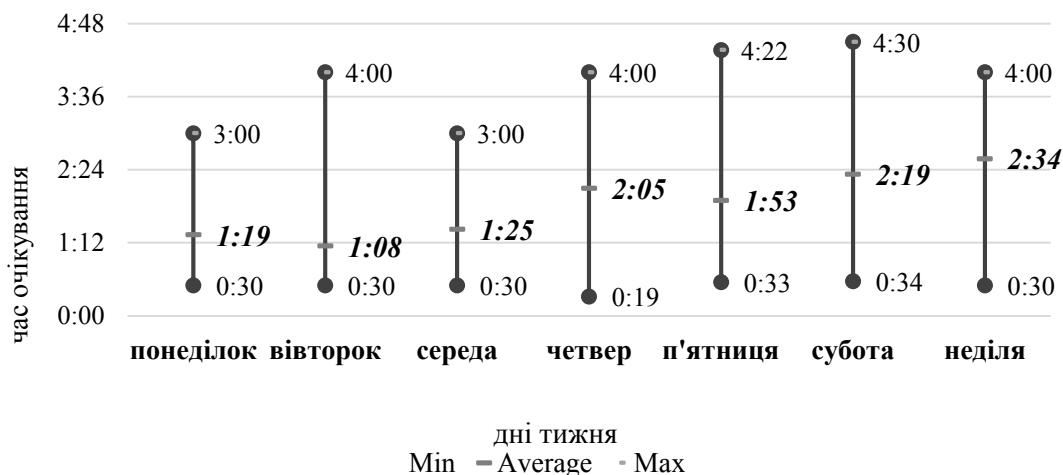
**Рис. 3.103. Вантажопотік за квітень 2019 року**

Найнижчі обсяги перевезених вантажів зафіксовано закономірно після Католицького Великодня у понеділок - середу (22-24 квітня) і після Великодня (28-30 квітня). Середній

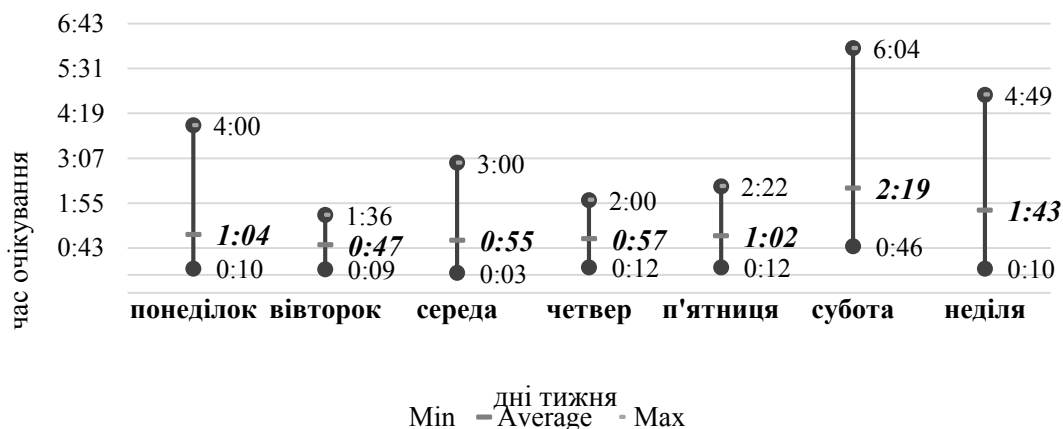
місячний вантажопотік складав 31,4 тони. Максимальні добові вантажні перевезення сягали 73,65 тон на добу, а мінімальні - 4,64 тон на добу.

**Час очікування.** Впродовж аналізованого періоду часу (21.07 - 26.08.2019 р.) максимальне значення часу очікування легковими автомобілями перетину кордону за напрямом виїзду «з України» значно перевищувало відповідні показники за напрямом в'їзду «в Україну» у вівторок, четвер та п'ятницю. У середу з обох боків кордону легкові автомобілі на перетин кордону затратили однакову кількість часу, а саме по 3 год. В інші дні тижня при в'їзді «в Україну» вони витрачали більше часу, ніж при виїзді. Найвищий показник перевищення максимального часу затраченого легковими автомобілями при виїзді над в'їздом зафіксовано у вівторок – 2,9 рази, а в'їзду над виїздом – у суботу, однак цей показник є дещо нижчим і становив 1,4 рази.

Мінімальні і середні значення цього показника при виїзді «з України» перевищують аналогічні при в'їзді, за винятком суботи. У цей день тижня мінімальний час виїзду легкових автомобілів «з України» був меншим ніж в'їзду на 12 хв. Середнє значення цього показника в обох напрямках перетину кордону було однаковим і становило по 2,19 год (рис. 3.104-3.105).



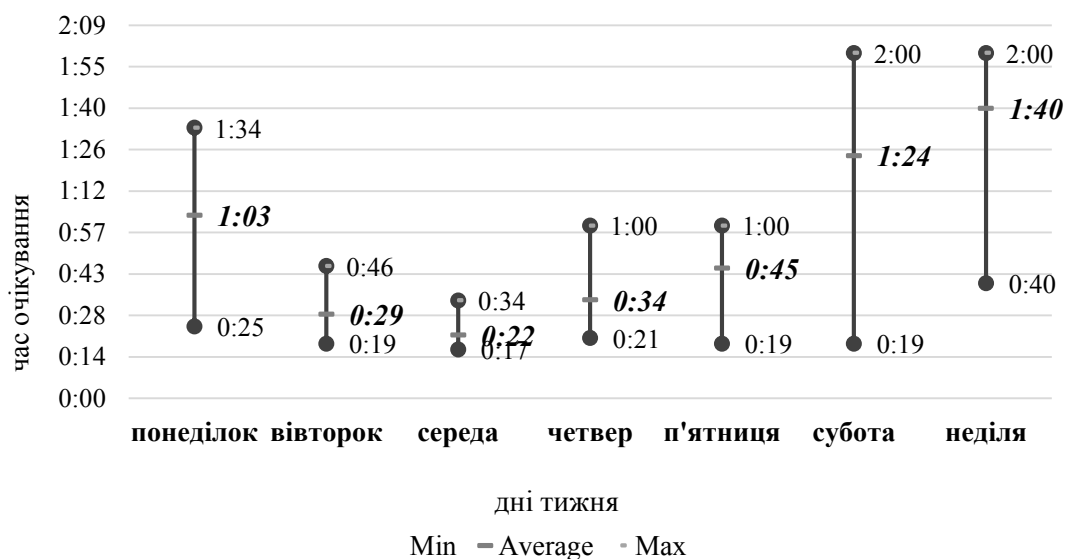
**Рис. 3.104.** Час очікування легкових автомобілів наПП «Лужанка» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня



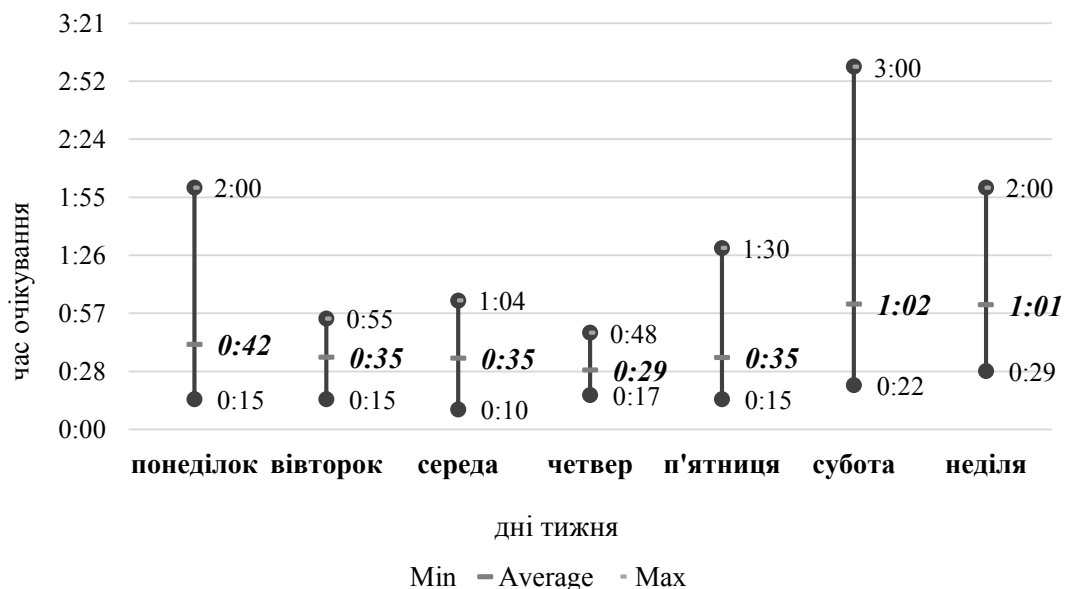
**Рис. 3.105.** Час очікування легкових автомобілів наПП «Лужанка» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня

Максимальні значення часу очікування легкових автомобілів при перетині кордону при виїзді «з України» коливалися в межах від 3 год у понеділок та середу до 4,30 год у суботу. Диференціація між аналогічним показником за напрямом в'їзду «в Україну» була дещо вищою і коливалася в межах від 1,36 год у вівторок до 6,04 год у суботу, тобто становила 4,4 рази. Мінімальні та середні значення цього показника за напрямом виїзду порівняно з в'їздом також суттєво відрізнялися. Так, якщо при виїзді впродовж тижня мінімальне значення цього показника коливалося в межах 19 - 34 хв., то при в'їзді – 3 - 46 хв.

Максимальне значення часу простою вантажних автомобілів на виїзді, на відміну від легкового автотранспорту, впродовж тижня є нижчим, ніж при в'їзді, за винятком четверга, коли на перетин кордону в цьому напрямку вони затратили на 12 хв. більше часу. Лише по неділях він є однаковим і становить по 2 год. (рис. 3.106-3.107).



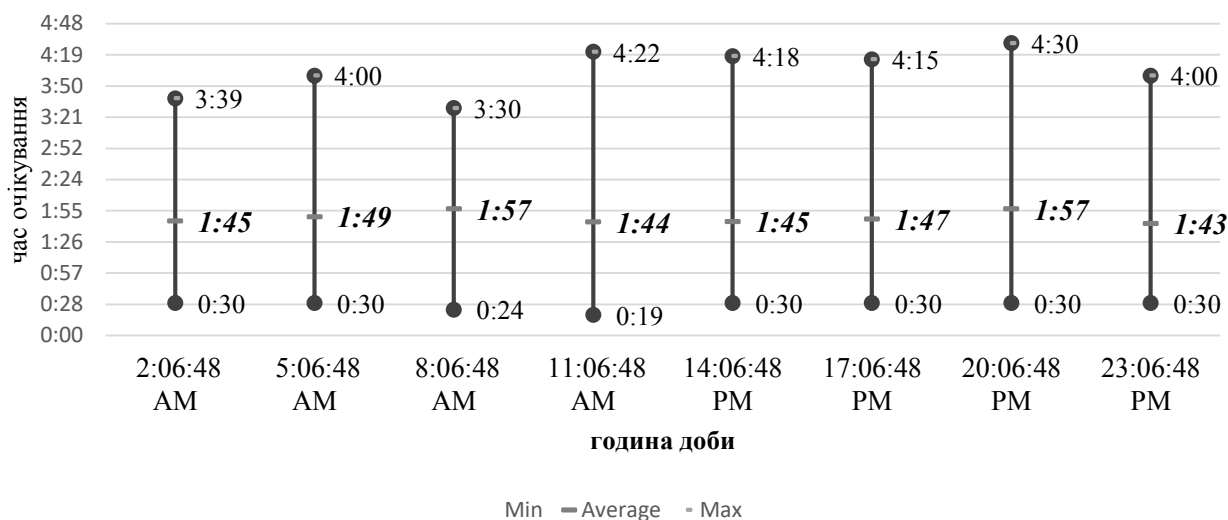
**Рис. 3.106. Час очікування вантажних автомобілів наПП «Лужанка» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня**



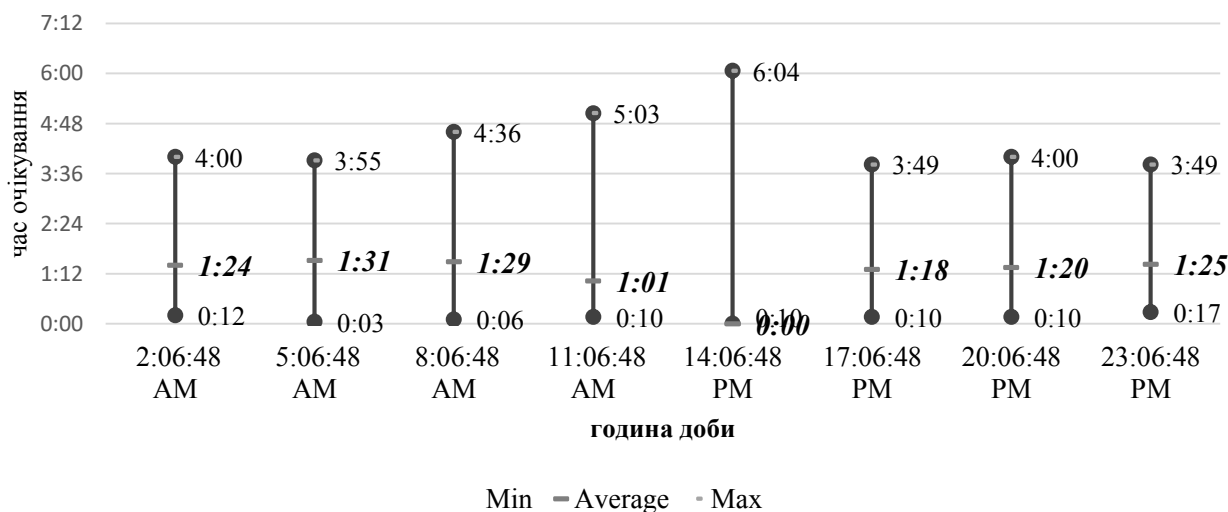
**Рис. 3.107. Час очікування вантажних автомобілів наПП «Лужанка» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня**

Так, максимальне значення часу очікування перетину кордону вантажними автомобілями за напрямом виїзду «з України» коливалось в межах від 34 хв. у середу до 2 год у суботу та неділю. Аналогічний показник за напрямом в'їзду «в Україну» коливався в межах від 48 хв. у четвер до 3 год у суботу та неділю. Тобто диференціація між цими показниками була незначною і становила відповідно 3,5 рази та 3,75 рази.

Впродовж аналізованого періоду часу спостерігається також і відмінність між максимальним, мінімальним та середнім значенням часу очікування легковими автомобілями перетину кордону залежно від часу доби в обох напрямках перетину кордону. Результати дослідження свідчать, що в 2 год ранку та з 8 до 14 год максимальний час простою легкових автомобілів при виїзді «з України» був нижчим ніж при в'їзді, в інші години доби навпаки – вищим. Разом з тим, слід зазначити, що при виїзді «з України» максимальний час простою буде нижчим ніж при в'їзді і коливався від 3,3 год о 5 год ранку до 4,3 год о 20 год. При в'їзді «в Україну» цей показник коливався в межах від 3,49 год о 17 год до 6,04 год о 14 год. Тобто максимальні значення цього показника в обох напрямках кордону припадають на різний час (рис. 3.108-3.109).



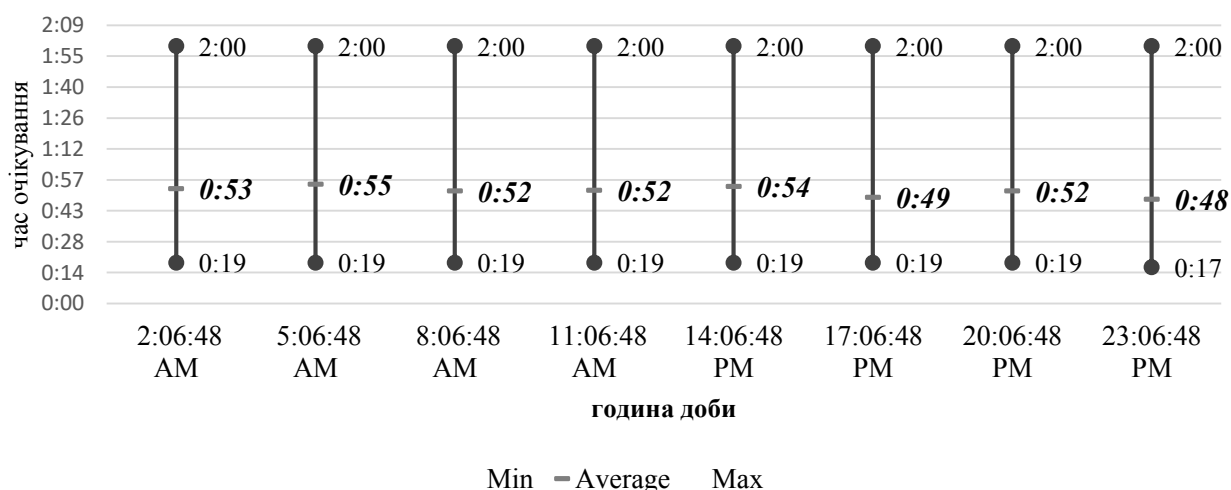
**Рис. 3.108. Час очікування легкових автомобілів наПП «Лужанка» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**



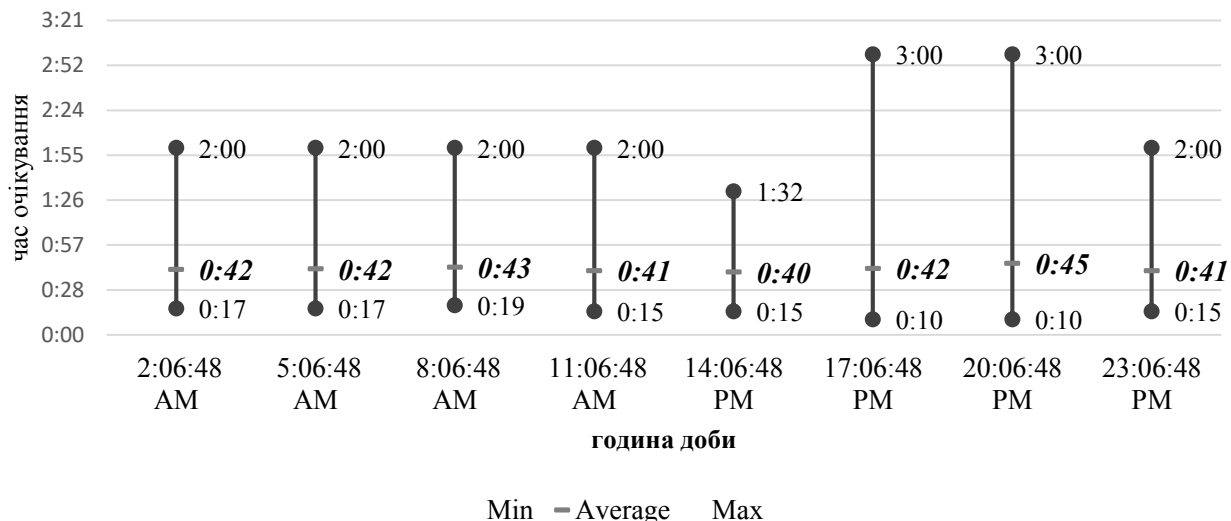
**Рис. 3.109. Час очікування легкових автомобілів наПП «Лужанка» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

Значно нижчим є мінімальний час простою легкового транспорту на кордоні при в'їзді «в Україну». Так, максимальне значення цього показника зафіксовано в ранішню пору доби, а саме о 2 год тривалістю 12 хв., мінімальне о 5 год тривалістю 3 хв. Слід зазначити, що з 17 до 23 години максимальний, мінімальний та середній час простою транспортних засобів є вищим ніж в період з 11 до 17 год.

Максимальне значення часу очікування вантажними автомобілями перетину кордону при виїзді «з України» впродовж доби залишалось стабільним і становило 2 год. По 2 год вони витрачали також і при в'їзді «в Україну» з 2.00 до 11.00 та о 23.00. У період з 17.00 до 20.00 вантажні автомобілі при в'їзді «в Україну» затратили на 1 год більше часу, ніж при виїзді, а о 14.00 навпаки на 28 хв. менше (рис. 3.110-3.111).



**Рис. 3.110. Час очікування вантажних автомобілів наПП «Лужанка» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

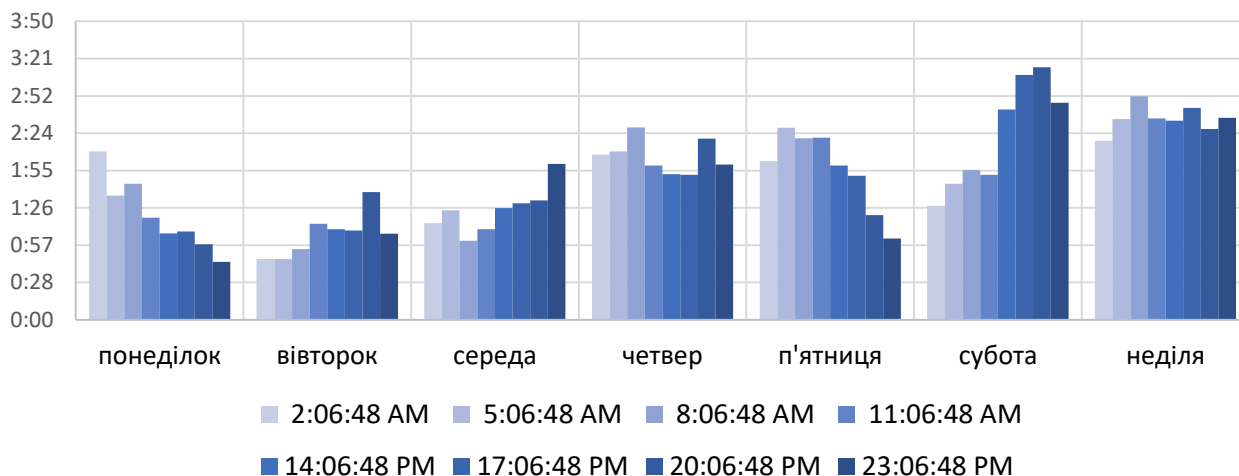


**Рис. 3.111. Час очікування вантажних автомобілів наПП «Лужанка» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

Слід відзначити і значне перевищення середнього часу очікування легкових автомобілів через пункт пропуску за напрямом виїзду «з України» на в'їздом «в Україну» впродовж аналізованого періоду часу в окремі години доби, за винятком: понеділка о 5 год та з 20 по 23 год; вівторка о 2 год; п'ятниці о 23 год та суботи з 2 до 11 год. Наприклад, в понеділок та

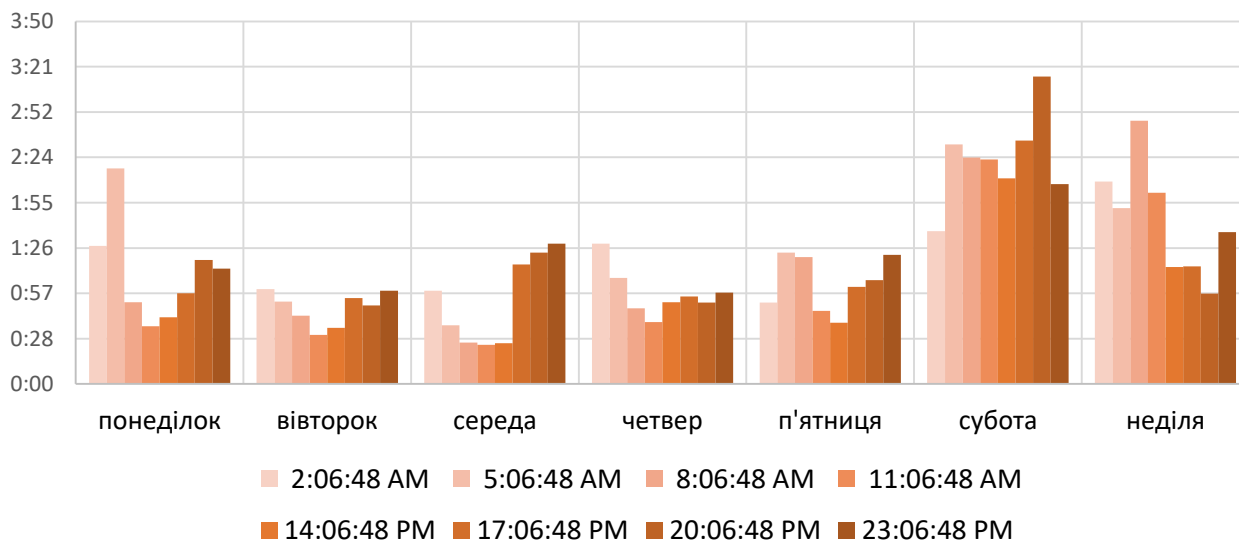
суботу легкові автомобілі витрачали при в'їзді «в Україну» відповідно на 42 і 47 хв. більше часу ніж при виїзді, а у вівторок та суботу в 2 год ранку дещо менше, а саме – на 13 та 9 хв.

Аналіз часу очікування легкових автомобілів при виїзді з України засвідчує його зростання з вівторка по суботу. Водночас в окремі дні тижня довшим є час очікування у ранішні години, в окремі – у вечірні (рис. 3.112).



**Рис. 3.112. Середній час очікування легкових автомобілів при виїзді «з України» на ПП «Лужанка» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

Дещо інші тенденції притаманні щодо тривалості черг при в'їзді до України. Зазвичай час очікування зменшується в 11.00-14.00 годині та збільшується у ранішній та вечірній час (рис. 3.113).

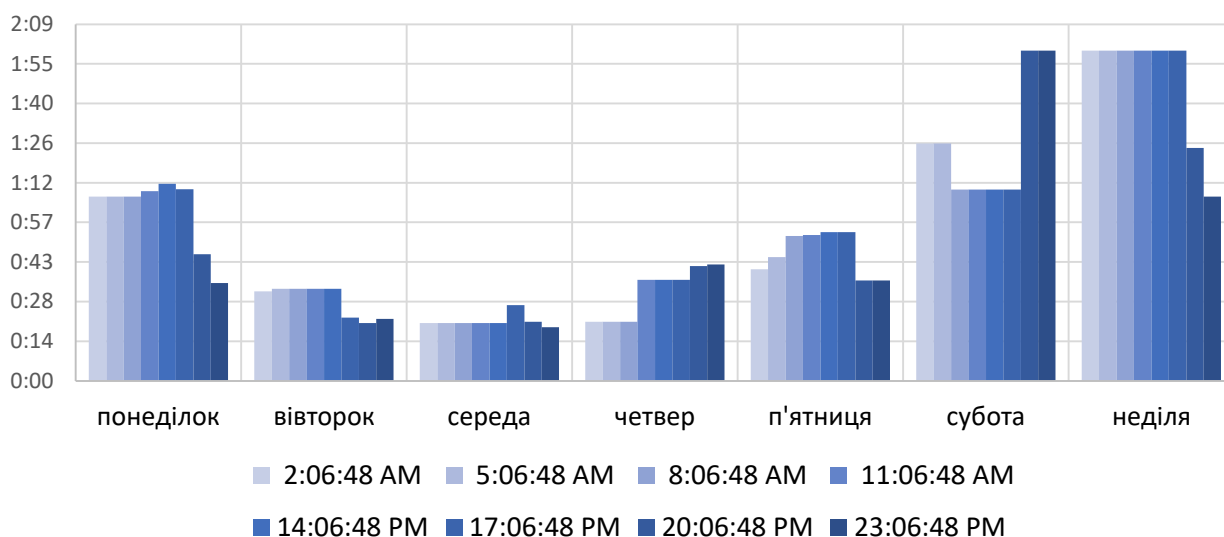


**Рис. 3.113. Середній час очікування легкових автомобілів при в'їзді «з України» на ПП «Лужанка» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

Середній час очікування вантажних автомобілів на кордоні при виїзді «з України» також зазвичай перевищує аналогічні його значення при в'їзді.

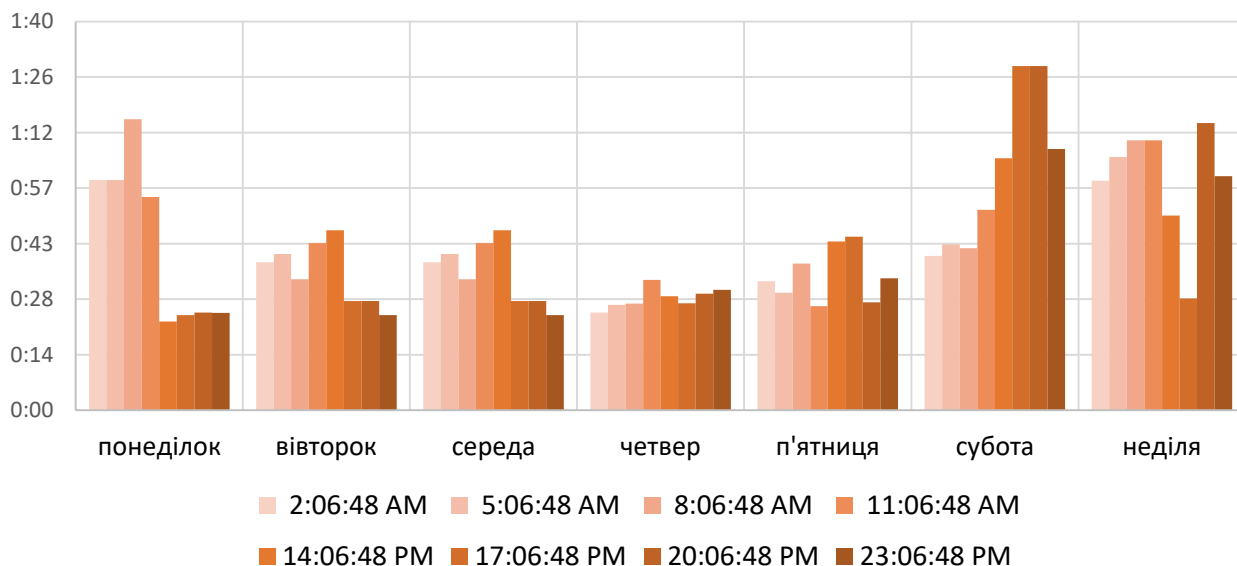
При виїзді «з України» максимальний показник середнього часу простою вантажного транспорту зафіксовано з 20.00 суботи до 17.00 неділі тривалістю по 2 год. Найнижчі значення цього показника були з вівторка по п'ятницю, які коливались в межах від 19 хв. до 54 хв. Понад

годину простоювали вантажні автомобілі при виїзді «з України» з 2.00 по 17.00 у понеділок та суботу (рис. 3.114).



**Рис. 3.114. Середній час очікування вантажних автомобілів при виїзді «з України» на ПП «Лужанка» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

При в'їзді «в Україну» середній час простою вантажного транспорту є суттєво нижчим ніж при виїзді «з України». З вівторка по п'ятницю він не перевищує 1 год. В понеділок, окрім 8.00 час простою також не досягав 1 год. Саме по вівторках зафіксовано найнижчі показники часу очікування перетину кордону вантажними автомобілями, які коливалися від 51 хв. о 11.00 до 38 хв. о 17.00 (рис. 3.115).



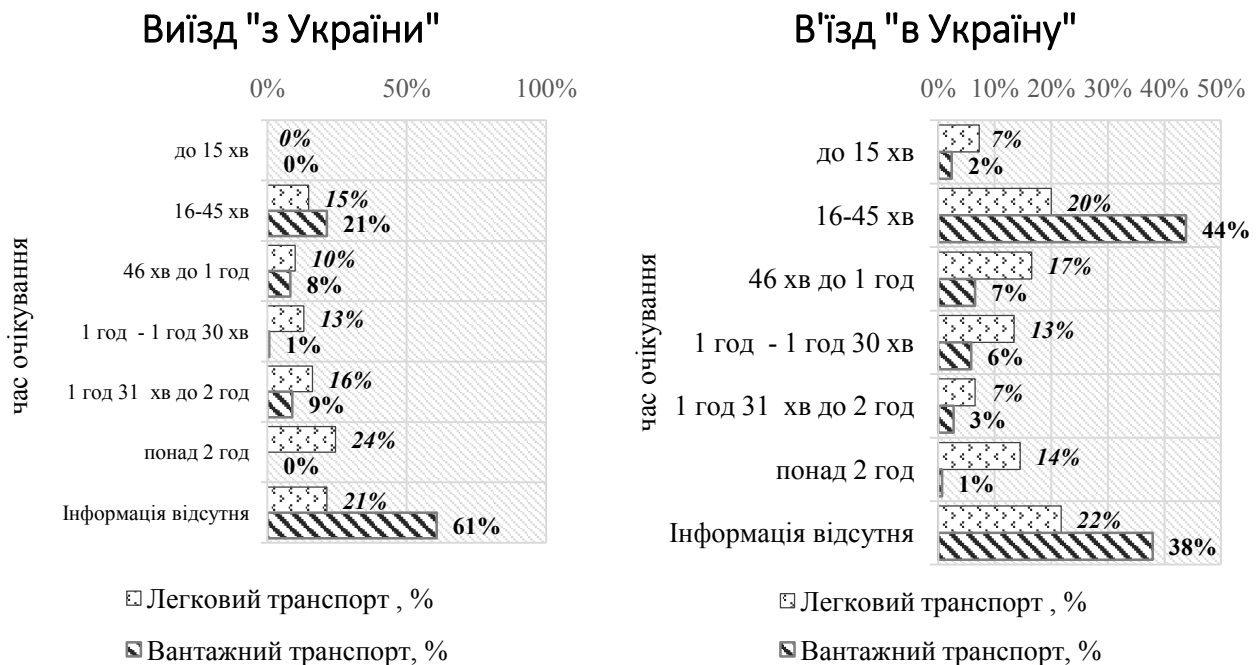
**Рис. 3.115. Середній час очікування вантажних автомобілів при в'їзді «в Україну» на ПП «Лужанка» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

Результати аналізу структури потоку легкових і вантажних автомобілів за часом очікування свідчать, що (рис. 3.116):

- частка легкових автомобілів, які витрачали до 1 год часу на перетин кордону, була вищою при в'їзді «в Україну». Так, якщо при виїзді вона становила 25%, то при в'їзді -

44%. Понад 2 год при виїзді «з України» простоє майже кожен четвертий легковий автомобіль, а при в'їзді – кожен сьомий;

– частка вантажних автомобілів, які витрачали до 1 год часу на перетин кордону, також була вищою при в'їзді «в Україну». Так, при виїзді «з України» стільки часу простоювали 29 %, а в'їзді – 53 %. Понад 2 год при в'їзді «в Україну» на це витрачає лише 1% автомобілів.



**Рис. 3.116. Структура потоку легкових автомобілів за часом очікування на ПП «Лужанка» у розрізі напрямів руху упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р., %**

**Висновок.** Результати проведеного аналізу засвідчують, що ПП «Лужанка» відіграє вагомую роль у забезпеченні пасажиро- та вантажопотоків через україно-угорський кордон. За 2015-2018 рр. кількість пропущених громадян суттєво перевищує проектну пропускну спроможність пункту. Натомість відмічаємо загалом значно нижчі від проектної фактичні показники перетину кордону легковими автомобілями. Зазначені тенденції свідчать про наявність потенціалу для поживавлення руху легкових автомобілів через цей пропускний пункт. Також ПП «Лужанка» володіє значним резервом для нарощення вантажних перевезень. Значна динаміка перетинів спостерігається у категорії автобусів.

Близько 75% легкових автомобілів, які перетинали цей пункт пропуску у липні-серпні 2019 р., очікували на кордоні більше 1 години, щоб його перетнути. Близько половини вантажних транспортних автомобілів витратили на це до 1 години. Більш інтенсивними є потоки у напрямі «з України».

Позитивна динаміка розвитку пункту пропуску «Лужанка» за всіма категоріями перетинів засвідчує важливість цього пункту пропуску на українсько-угорській ділянці кордону.



### 3.8. Аналіз функціонування ПП «Вилок - Тісабеч»

**ПП «Вилок»** відкритий відповідно до Розпорядження КМУ від 23.01.92 №40-р та Розпорядження КМУ від 31.05.96 № 373-р., Угоди між Урядом України і Урядом Угорщини про пункти пропуску через державний кордон від 26.02.1993 року, обміну нотами №72/22-4323-4110. На сьогодні функціонує відповідно до Міжурядової угоди про пункти пропуску через державний кордон (між урядом Угорщини та України), затвердженої Постановою КМУ № 950 від 17.10.2012.

Міжнародний пасажирський пункт пропуску автомобільного сполучення «Вилок» розташований у Виноградівському районі Закарпатської області, який включає 1 місто, 2 селища міського типу та 47 сільських населених пунктів. Пропускний пункт знаходиться на державному кордоні України з Угорщиною в смт. Вилок, в якому на 01.01.2018 р. проживало 3227 осіб, густота населення становить 112,7 осіб/км<sup>2</sup>.

Відстань від пункту пропуску до м. Виноградово становить близько 16 км, до м. Ужгород – 83,4 км. Найближчими населеними пунктами до пункту пропуску є м. Берегове – 18 км та м. Іршава – 27 км.

Пункт пропуску «Вилок» розташований на автошляху Е58 (Відень – Ростов-на-Дону). З угорського боку знаходиться пункт пропуску «Тісабеч», медье Саболч-Сатмар-Берег, через який проходить автошлях 491 у напрямку Ньїредьгаза.

У пункті пропуску «Вилок» бере початок автомобільний шлях міжнародного значення М-26, який проходить територією Закарпатської області через «Вилок» (пункт контролю) - Вилок - Неветленфолу - Велика Паладь (пункт контролю) - Дякове (пункт контролю). Загальна довжина - 39,6 км. М-26 перетинається з автомобільним шляхом міжнародного значення М-23 (Берегове - Виноградів – Велика Копаня).

На території ПП «Вилок» розташовані 1 смуга на в'їзді та 2 на виїзді «з України».

Режим роботи пункту цілодобовий. Добова проектна спроможність ПП «Вилок» складає 2000 громадян, 400 легкових автомобілів.

**Оцінка динаміки пасажиро- та вантажопотоків.** Впродовж 2015-2019 рр. спостерігалось зростання завантаження цього пункту майже у всіх категоріях перевезень, що свідчить про зростання вагомості цього пункту пропуску.

Аналізуючи показники середньодобового завантаження ПП «Вилок» у категорії громадян, спостерігаємо щорічне зростання середньодобової кількості громадян, які перетинають кордон через цей пункт пропуску. Так, у 2015 р. середньодобова кількість громадян, що перетнули кордон, перевищила проектні показники на 187%, у 2016 р. – на 269%, у 2017 р. – на 278%, у 2018 р. – на 306%, у I півріччі 2019 р. – на 209%.

**Таблиця 3.25**

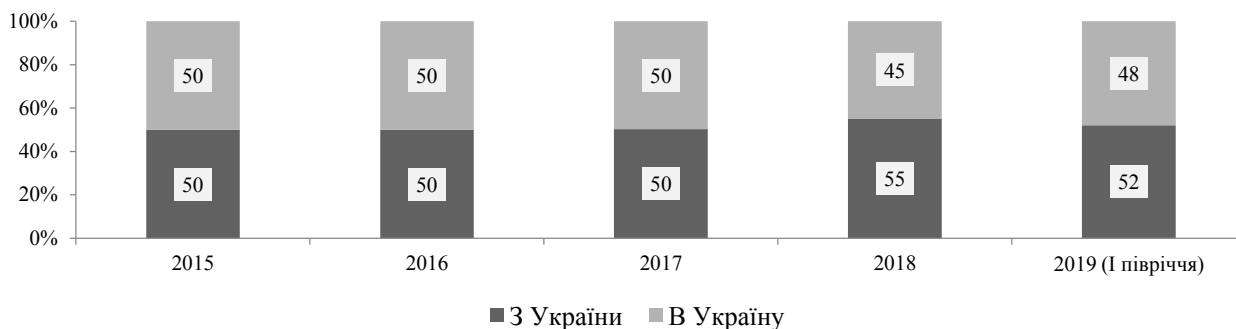
**Середньодобова завантаженість ПП «Вилок»**

Категорія	Проектна (добова)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	2000	3747	187	5372	269	5563	278	6115	306	5378	269
Легкові автомобілі	400	959	240	1127	282	1136	284	1145	286,2	992	248

Спостерігаємо щорічне суттєве зростання середньодобової завантаженості цього пункту у категорії легкових автомобілів. Середньодобова завантаженість пункту легковими автомобілями у 2015 р. перевищила проектний рівень на 240%, у 2016 р. – на 282%, у 2017 р.

– на 284%, а у 2018 р. – на 286,2%. При чому найвищі показники середньодобової завантаженості пункту фіксуємо у 2018 р. У цей рік в середньому за добу кордон перетнуло 6115 осіб та 474 автомобілів, що суттєво більше показників 2015 р. відповідно на 119 і 234%.

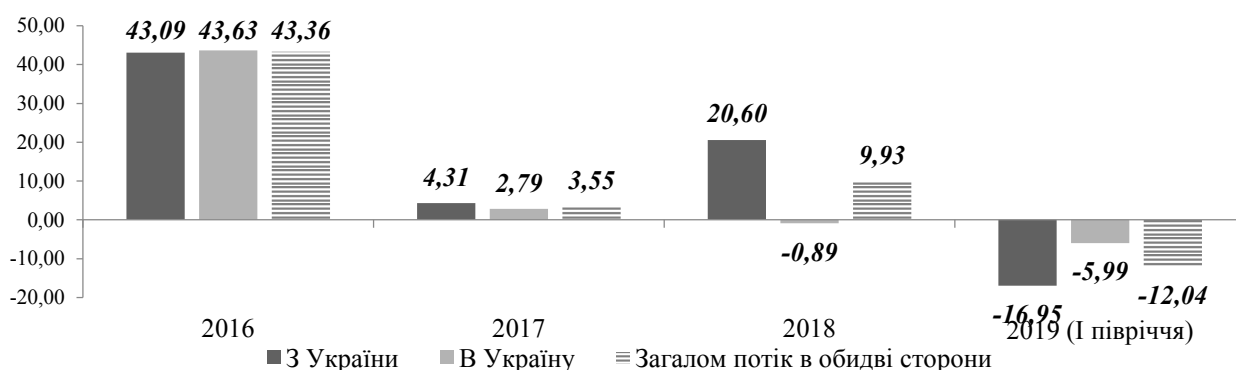
У структурі потоків громадян упродовж 2015-2016 рр. спостерігаємо рівні частки потоків "з і в Україну", тобто відсутність переважання будь-якого з цих напрямів (рис. 3.117). Починаючи з 2017 р., у структурі потоку громадян через ПП "Вилок" фіксуємо переважання виїзних потоків. Так, у 2017 р. їх питома вага в структурі пасажиропотоків становила 50,3%, у 2018 р.- 55,2%, а в I півріччі 2018 р. – 52,1%.



**Рис. 3.117. Структура потоку громадян через ПП «Вилок», %**

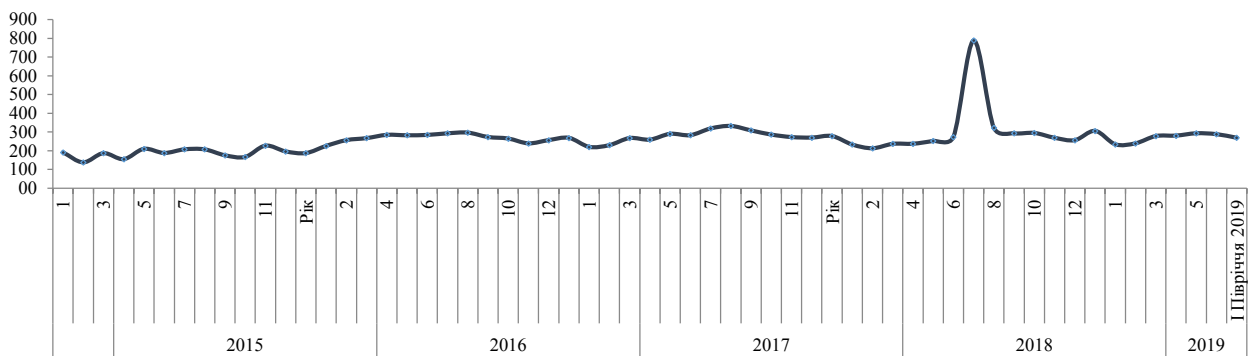
Тенденції щодо нарощення активності громадян підтверджують темпи зростання пасажиропотоків упродовж усього періоду, що аналізується.

Найвищі темпи зростання активності громадян спостерігались у 2016 р. при їх в'їзді «в Україну» (рис. 3.118). Вже у 2017 р. темпи зростання пасажиропотоків за обидвома напрямками зменшились і зросли по в'їзному напрямі лише на 2,8%, а по виїзному - на 4,3%. У 2018 р. спостерігались зростання виїзних пасажиропотоків на 20,6%. Проте темпи зниження пасажиропотоків у напрямі "з України" зменшились у порівнянні з 2017 р. на 0,9%. Це свідчить про зростання кількості громадян, що виїжджають «з України» через цей пункт пропуску.



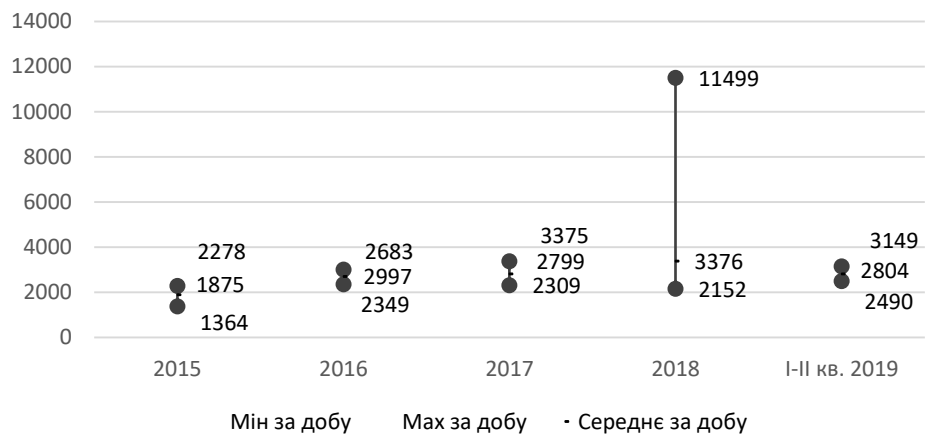
**Рис. 3.118. Темпи приросту/зниження потоків громадян через ПП «Вилок», %**

На фоні значного переважання фактичних добових показників щодо перетину кордону громадянами над проектними упродовж 2015-2018 рр. спостерігаємо його пік у липні 2018 р., коли фактична пропускна спроможність пункту щодо перетину кордону громадянами України перевищила проектну у 7,8 рази (рис. 3.119).

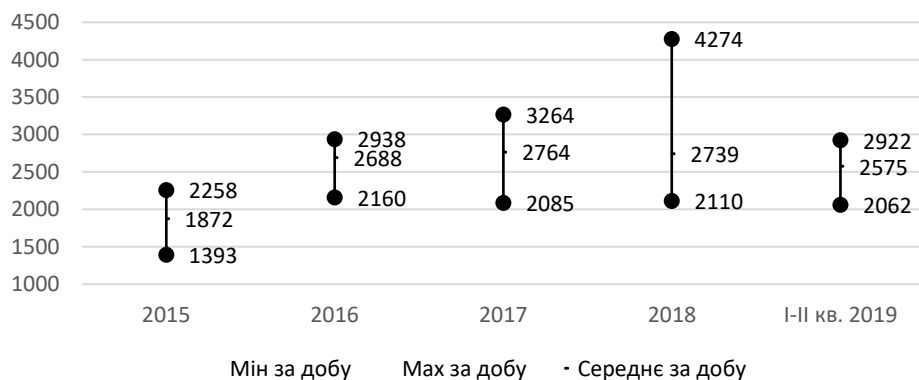


**Рис. 3.119. Рівень добової завантаженості ПП «Вилок» у категорії громадян у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

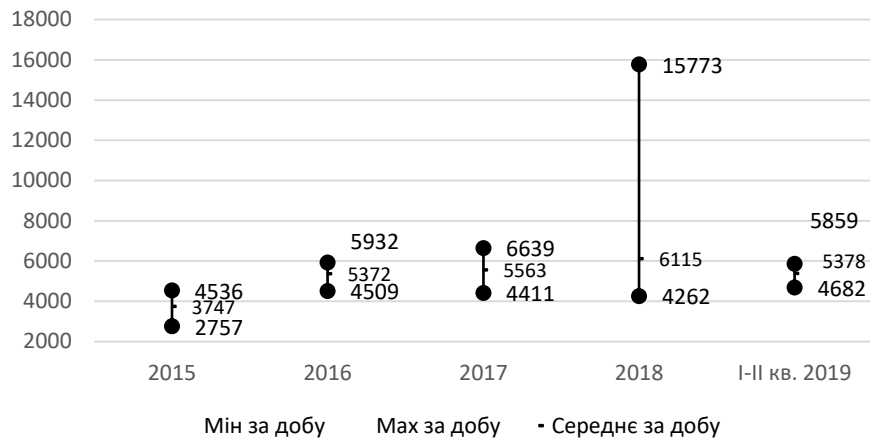
Аналіз завантаженості пункту пропуску засвідчує поживавлення активності громадян у весняно-літній період та її спад у осінній період. Значні масштаби пасажиропотоків на цьому пункті пропуску підтверджують максимальні, середні та мінімальні дані щодо середньодобової кількості громадян, які перетнули кордон. Найвищу середньодобову кількість пропущених «з України» громадян фіксуємо у 2018 р. – 11499 осіб, а в зворотному напрямку – 4274 осіб. Загальний максимальний середньодобовий пасажиропотік у 2018 р. налічував 15773 осіб, а мінімальний у цьому році – 4262 особи (рис. 3.120-3.122).



**Рис. 3.120. Кількість пропущених громадян «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

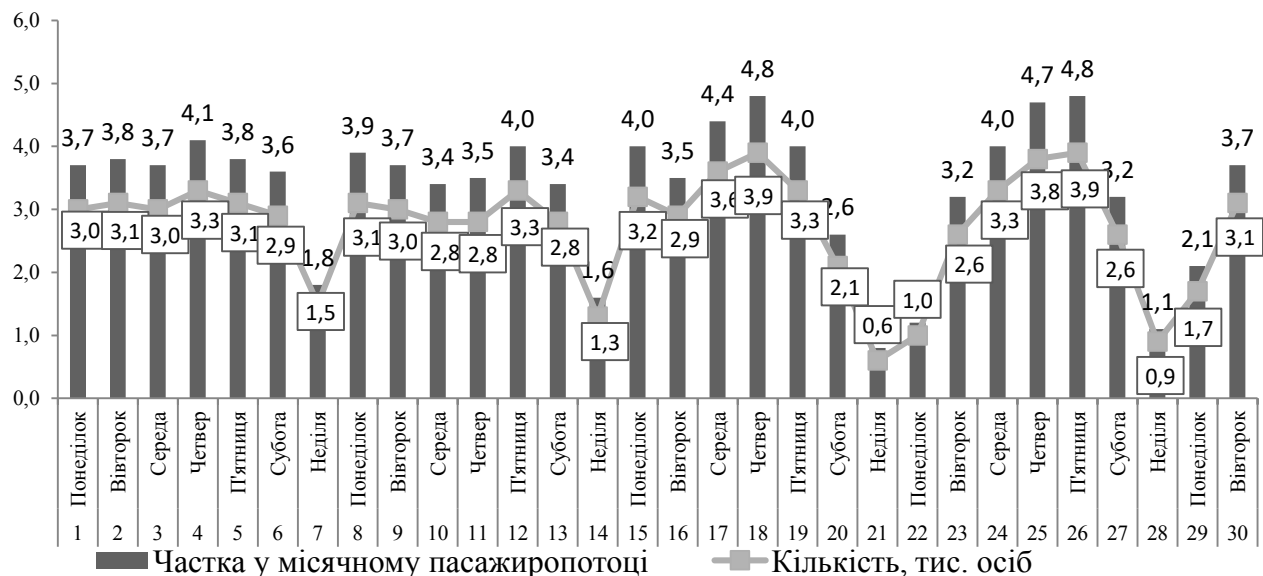


**Рис. 3.121. Кількість пропущених громадян «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



**Рис. 3.122. Кількість пропущених громадян «з і в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

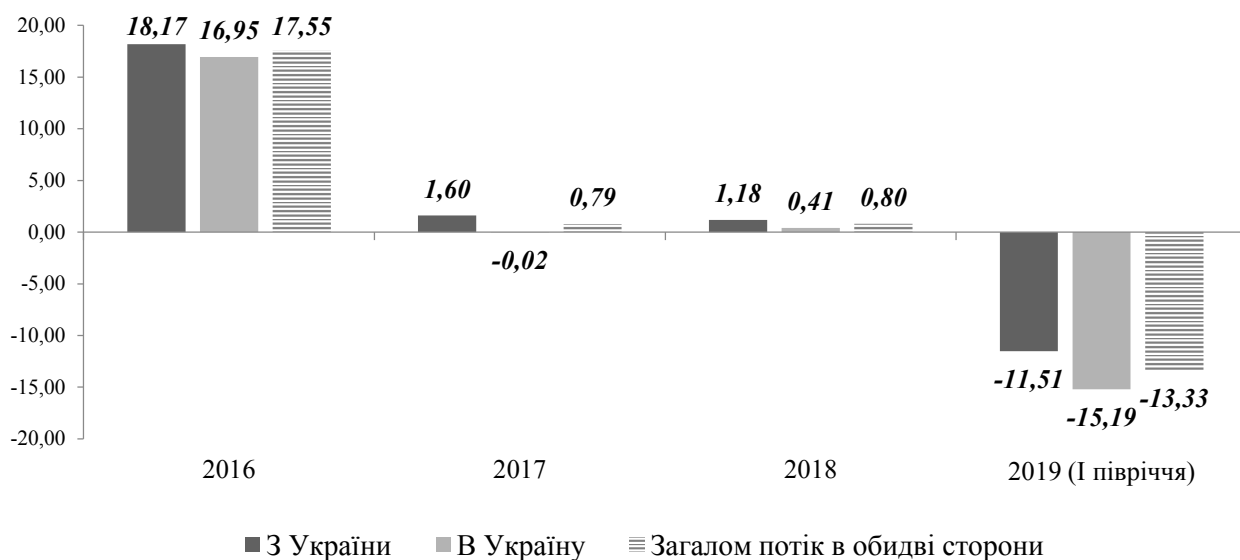
*Аналіз пасажиропотоку за квітень 2019 р.* демонструє перевищення проектної спроможності у більшості днів місяця. Спостерігаємо зниження кількості пасажирів, що перетинають кордон у неділю (7, 14, 21, 28 квітня) (рис. 3.123). Саме у ці дні обсяг пасажиропотоку є нижчим за проектну пропускну спроможність ПП «Вилок». Найвищі значення обсягів пасажиропотоку спостерігались 18, 25 і 26 квітня – напередодні Великодня. В середньому за місяць пасажиропотік становив 2715 осіб.



**Рис. 3.123. Пасажиропотік за квітень 2019 р.**

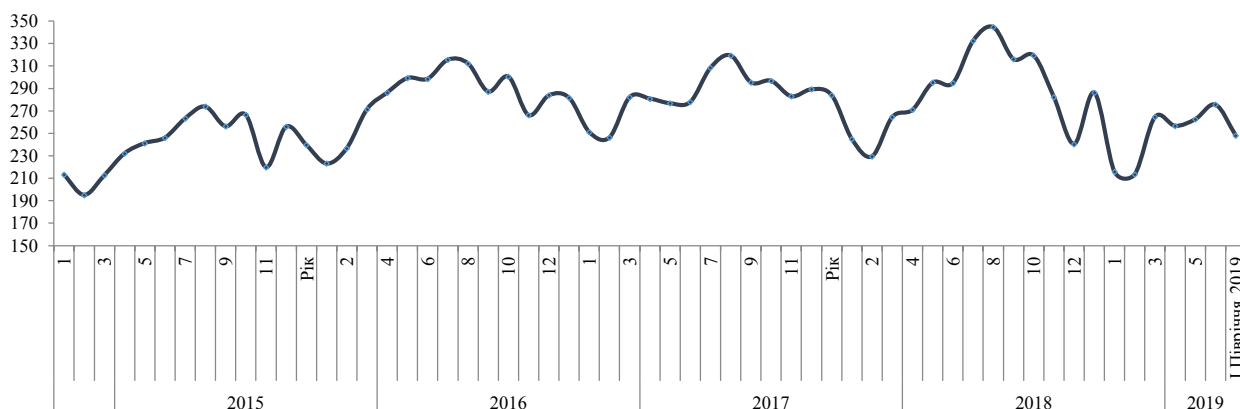
Структура потоку легкових автомобілів є доволі збалансованою: частка виїзних потоків складала 50-52% протягом 2015 – I пол. 2019 рр..

Подібними до тенденцій динаміки темпів зростання середньодобових пасажиропотоків є динаміка темпів зростання потоків легкових автомобілів. Зокрема, найвищі темпи зростання активності руху легкових автомобілів спостерігались у 2016 р. при в'їзді «в Україну». Ці потоки зросли на 18,2% (рис. 3.124). Вже у 2017 р. темпи зростання потоків легкових автомобілів за обидвома напрямками зменшились і зросли по в'їзному напрямі лише на 1,6%, а по виїзному - на 0,4%. У I півріччі 2019 р. спостерігаємо значні темпи зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Вилок» за обома напрямками.



**Рис. 3.124. Темпи приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Вилок», %**

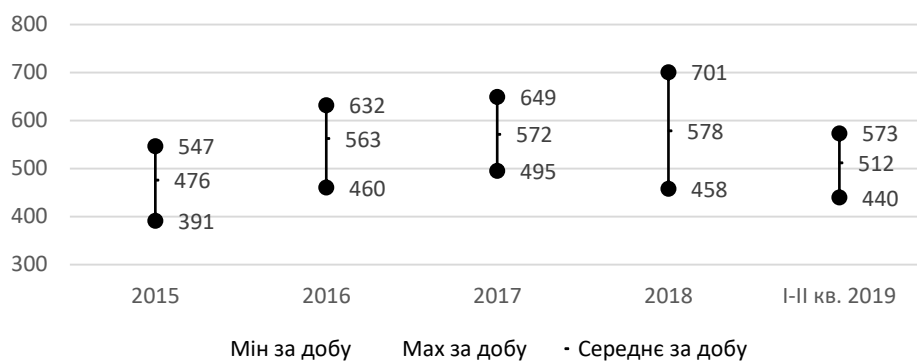
Рівень добової завантаженості ПП «Вилок» у категорії легкових автомобілів свідчить про перевищення фактичних показників потоку легкових автомобілів над проектними (рис. 3.125).



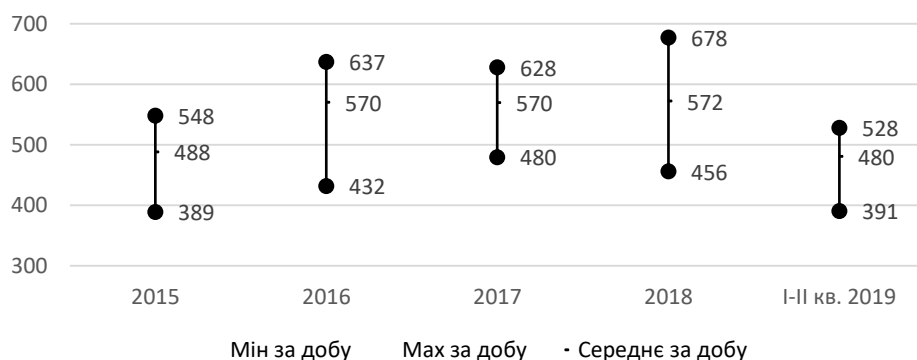
**Рис. 3.125. Рівень добової завантаженості ПП «Вилок» у категорії легкових автомобілів у розрізі років і місяців (факт/проект), %**

Тенденції сезонних коливань руху легкових автомобілів, які перетинають кордон, щороку повторюється, зокрема відбувається зростання їх кількості починаючи з березня. Піки добової завантаженості ПП «Вилок» спостерігаємо щорічно у липні-серпні. Відзначимо, що щорічні мінімальні показники добової завантаженості пункту спостерігались у січні-лютому.

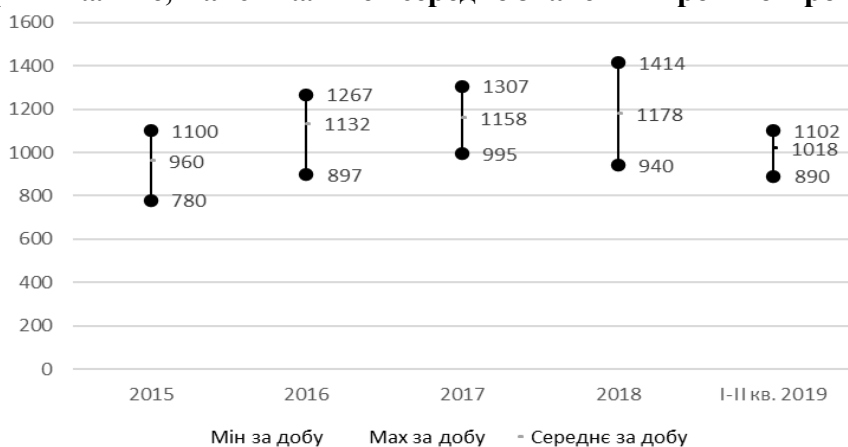
Найбільша середньодобова кількість автомобілів у виїзному напрямку спостерігалась у 2018 році і становила 701 од. (рис. 3.126). Максимальна кількість пропущених легкових автомобілів на напрямку «в Україну» зафіксована теж у 2018 р. (678 од.) (рис. 3.127). Загальна кількість легкових автомобілів, що перетнули кордон за обома напрямками, сягнула у 2018 р. понад 1414 од. (рис. 3.128).



**Рис. 3.126. Кількість пропущених легкових автомобілів «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

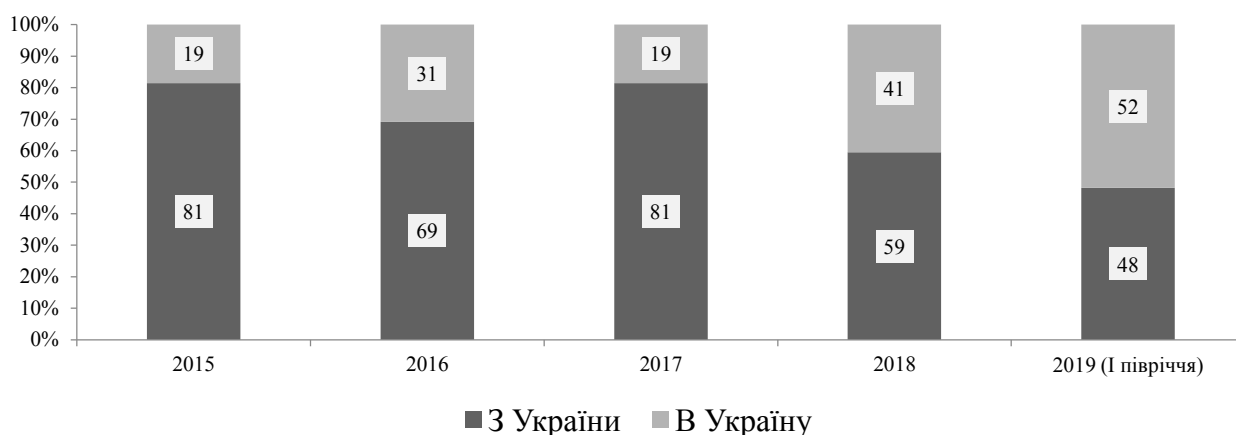


**Рис. 3.127. Кількість пропущених легкових автомобілів «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



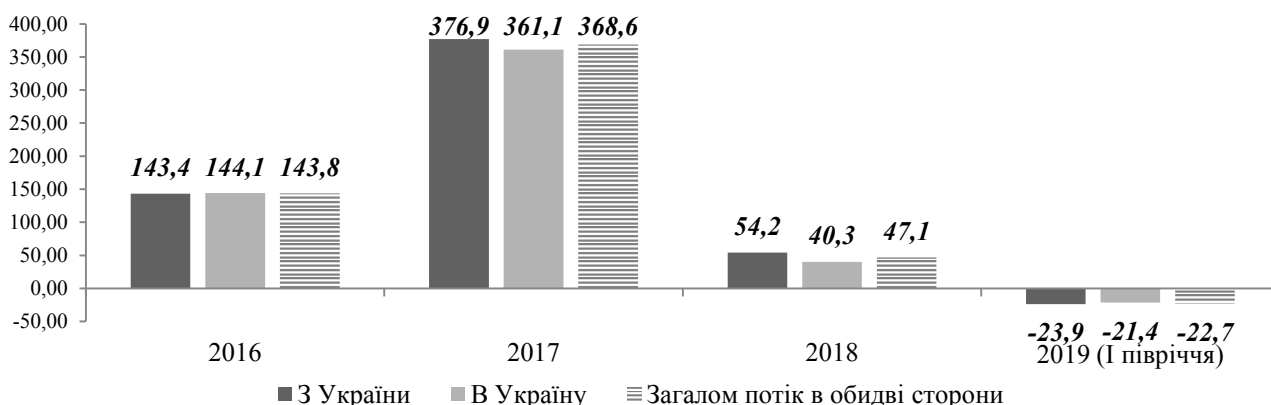
**Рис. 3.128. Кількість пропущених легкових автомобілів «з і в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

На пункті пропуску «Вилок» здійснюється рух вантажних автомобілів за умов перетину кордону вантажним транспортом до 3,5 тонн. Структура потоків вантажних ТЗ характеризується більшою часткою вантажопотоків «з України». Так, у 2015 р. частка виїзних потоків складала 81,5%, у 2016 р. - 69,2%, у 2017 р. - 81,4%, у 2018 р. – 59,5%. Лише в першому півріччі 2019 р. спостерігалось менша частка вантажопотоків «з України» у порівнянні із зворотним напрямом, яка становила у цей період 48,2% (рис. 3.129).



**Рис. 3.129. Структура потоку вантажних ТЗ через ПП «Вилок», %**

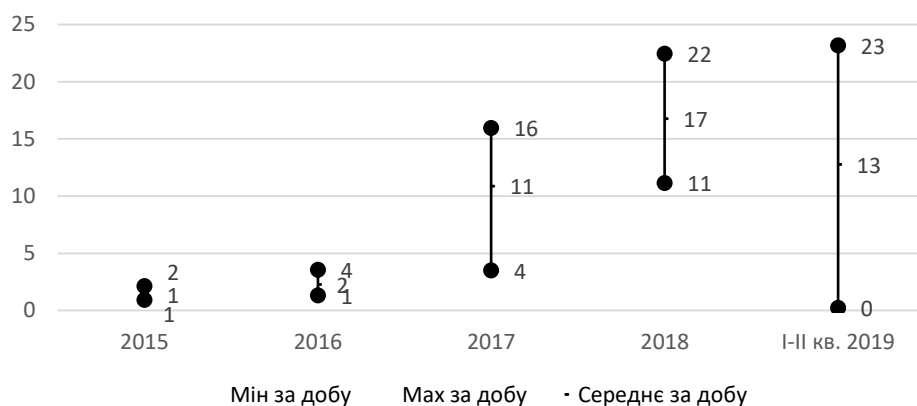
Динаміку руху вантажних автомобілів характеризують темпи приросту як в'їзних, так і виїзних потоків. У 2016 р. темпи приросту потоків вантажних автомобілів «з України» становили 143%, у 2017 р. – 377%, а у 2018 р. – 54% (рис. 3.130). Зростання в'їзних потоків вантажних автомобілів характеризує значні темпи приросту у 2016 та 2017 рр. в порівнянні з попередніми роками. У 2018 р. спостерігалось падіння активності перетину кордону вантажними автомобілями. Так, темпи приросту в'їзних потоків скоротились до 40,28%, а виїзних – до 54,19%. У I половині 2019 р. фіксуємо темпи зниження потоків вантажних автомобілів за обома напрямками руху вантажних автомобілів.



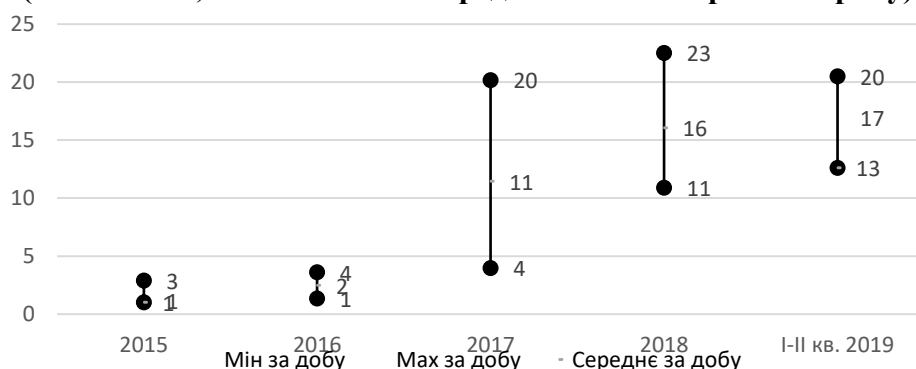
**Рис. 3.130. Темпи приросту/зниження потоків вантажних ТЗ через ПП «Вилок», %**

Про підвищення активності перетину кордону вантажними автомобілями через ПП «Вилок» впродовж року свідчать піки середньодобової кількості вантажних автомобілів, що перетнули україно-угорський кордон, які упродовж останніх років припадали на період з серпня по жовтень.

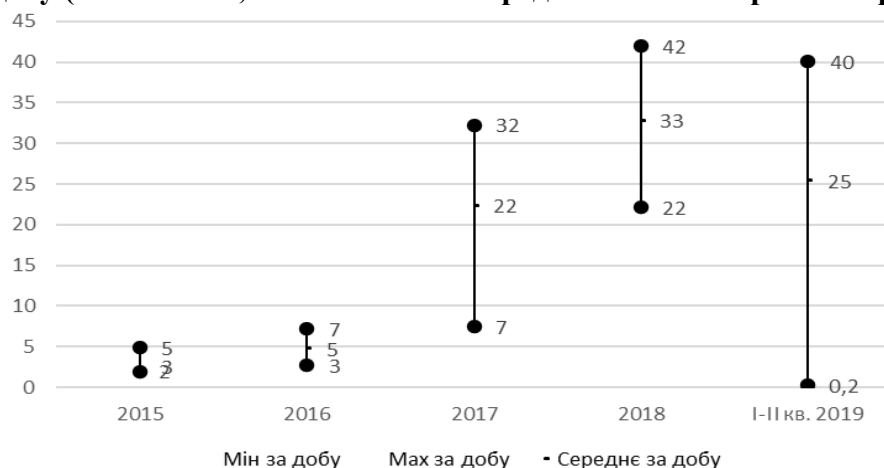
Максимальну середньодобову кількість пропущених автомобілів «з України» та «в Україну» зафіксовано у 2018 р. Протягом 2015-2018 рр. спостерігається зростання мінімального та максимального значень середньодобового перетину кордону вантажними транспортними засобами. (рис. 3.131-3.133).



**Рис. 3.131. Кількість пропущених вантажних автомобілів «з України» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



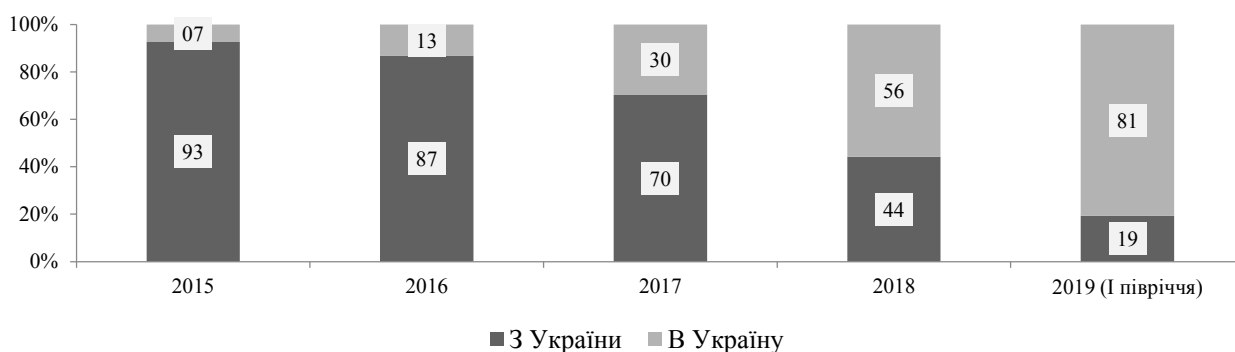
**Рис. 3.132. Кількість пропущених вантажних автомобілів «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**



**Рис. 3.133. Кількість пропущених вантажних автомобілів «з і в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року)**

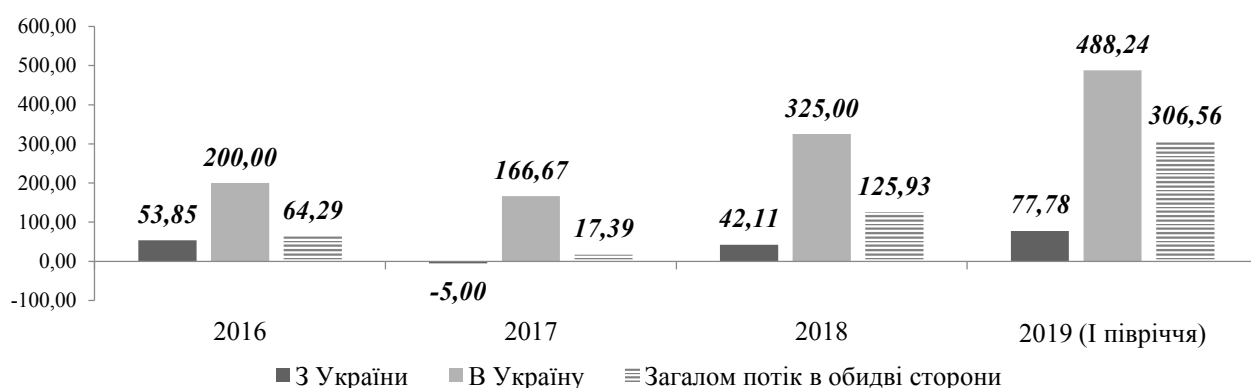
У структурі вантажопотоків протягом 2015-2017 рр. домінуючу частку займали вантажопотоки «з України» і становили у 2015 р. 92,9%, у 2016 р. – 87%, а у 2017 р. - 70,4%. Натомість у 2018 р. та у I півріччі 2019 р. більшою була частка в'їзних вантажних потоків, яка становила 55,7 і 80,6% відповідно (рис. 3.134).





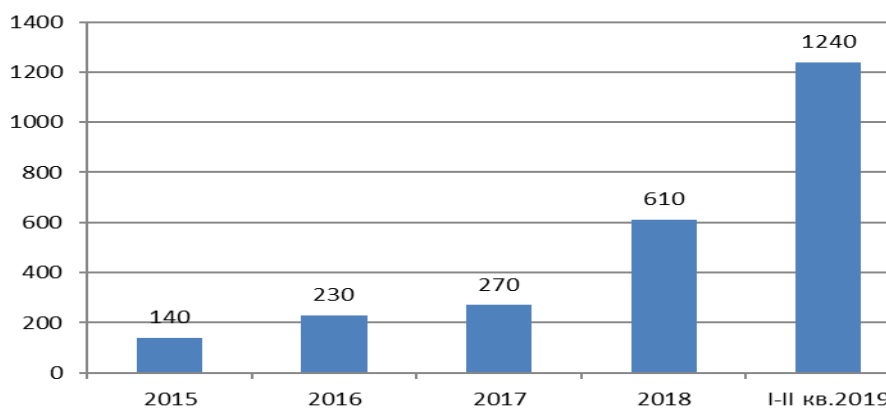
**Рис. 3.134. Структура вантажопотоку через ПП «Вилок», %**

Важливо, що темпи зростання в'їзних вантажопотоків фіксуємо протягом усіх років, а виїзних лише у 2016 та 2018 р. (рис. 3.135). Максимальний приріст середньодобових обсягів зафіксовано у 2018 р., який становив 325%. Позитивно, що за цих умов упродовж усього періоду спостерігались темпи приросту загального вантажопотоку за обома напрямками перетину кордону. Протягом 2015-2018 рр. темпи приросту в'їзних вантажопотоків значно перевищували темпи приросту виїзних. У I півріччі 2019 р. темпи приросту вантажопотоків в'їзного напрямку досягнули максимуму і становили 488,24%.



**Рис. 3.135. Темпи приросту/зниження вантажопотоків через ПП «Вилок», %**

Загальні обсяги вантажопотоків щорічно зростають. Так, у 2018 р. обсяг пропущених вантажів через пункт пропуску за рік в обох напрямках зріс на 23% (рис. 3.136).



**Рис. 3.136. Щорічні обсяги пропущених вантажів через пункт пропуску («з і в Україну» разом), тонн**

Аналіз вантажопотоку за квітень 2019 р. вказує на наявність семи днів, коли обсяги вантажних перевезень були найбільшими (рис. 3.137). Кожної неділі та у святкові дні вантажні перевезення через пункт не відбувались. Середній місячний вантажопотік складав 2,2 т. Максимальні добові вантажні перевезення сягали 13,64 тони, а мінімальні - 1,11 тонн на добу.

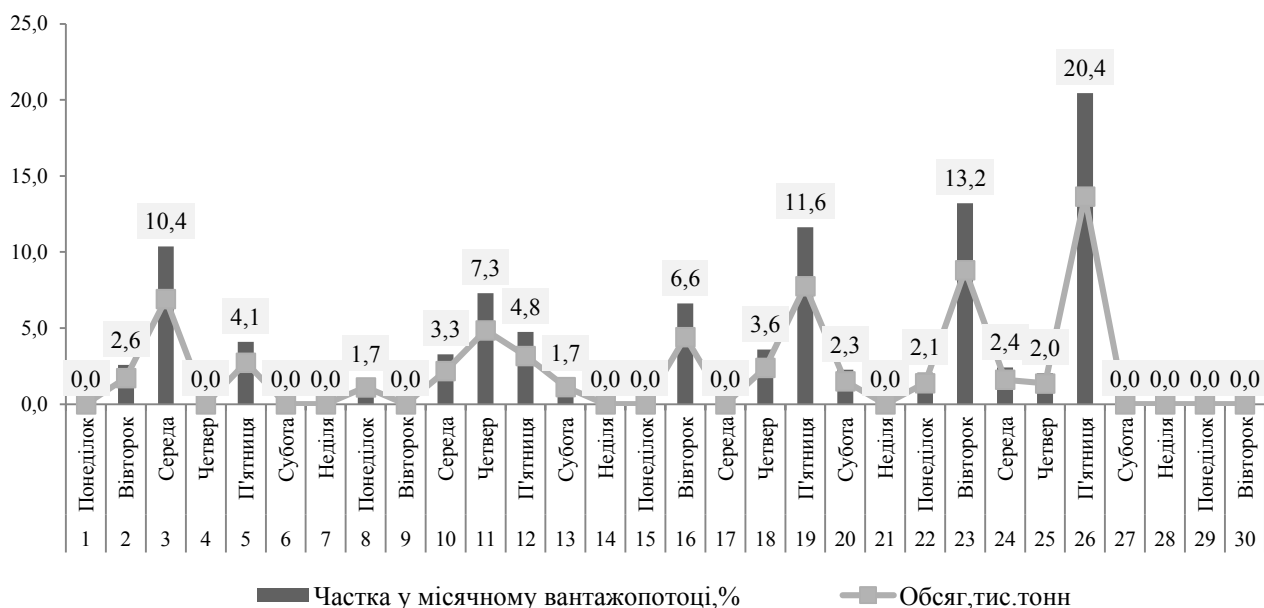


Рис. 3.137. Вантажопотік за квітень 2019 р.

**Час очікування.** З понеділка по середу досліджуваного періоду часу (впродовж 21.07.-26.08.2019 р.) максимальні значення часу очікування легковими автомобілями перетину кордону за напрямом виїзду «з України» перевищували відповідні показники за напрямом в'їзду «в Україну». Натомість з четверга по суботу ситуація була іншою – час простою легкових автомобілів на кордоні при виїзді був нижчим ніж при в'їзді. Лише по неділях максимальний час їх простою з обох боків кордону був однаковим і становив по 3 год. (рис. 3.138-3.139).

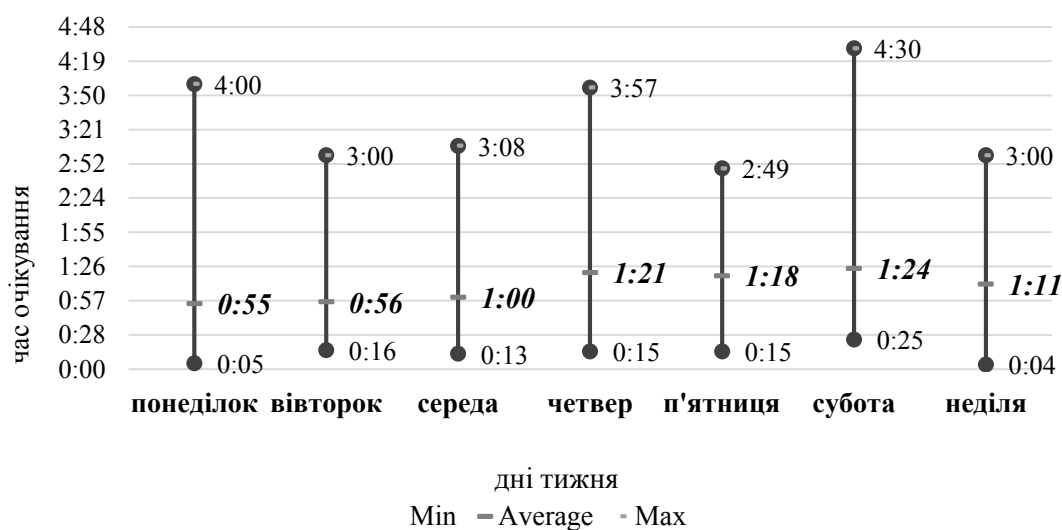
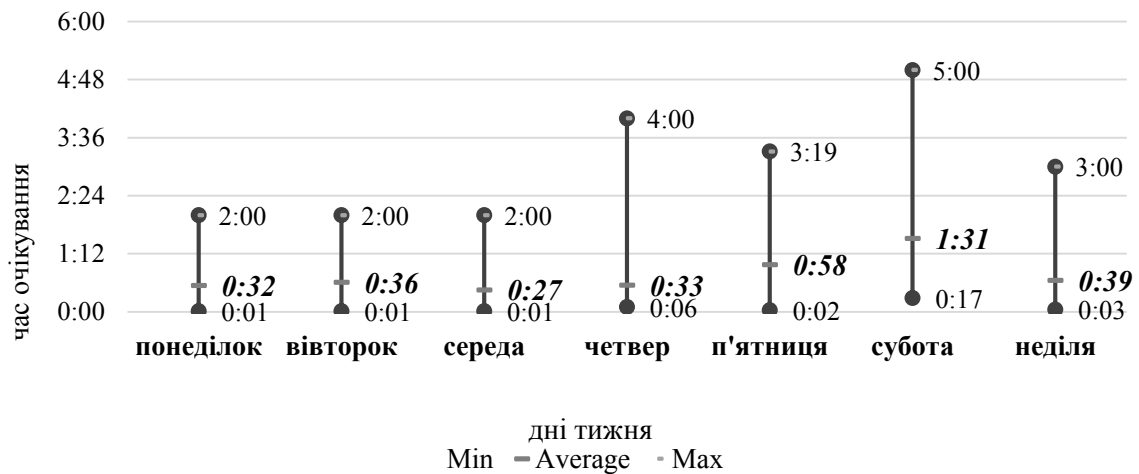
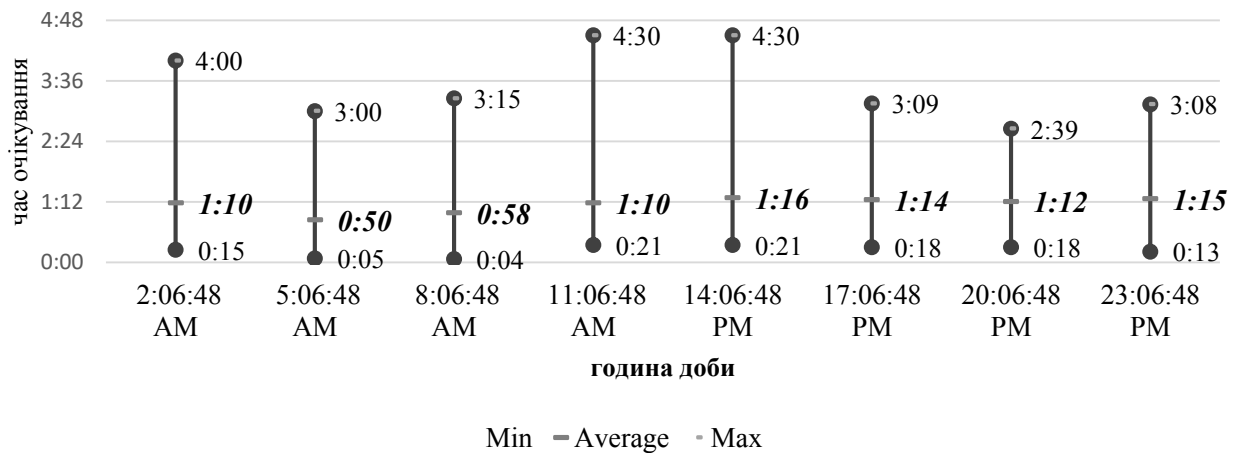


Рис. 3.138. Показники часу очікування легкових автомобілів наПП «Вилок» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня



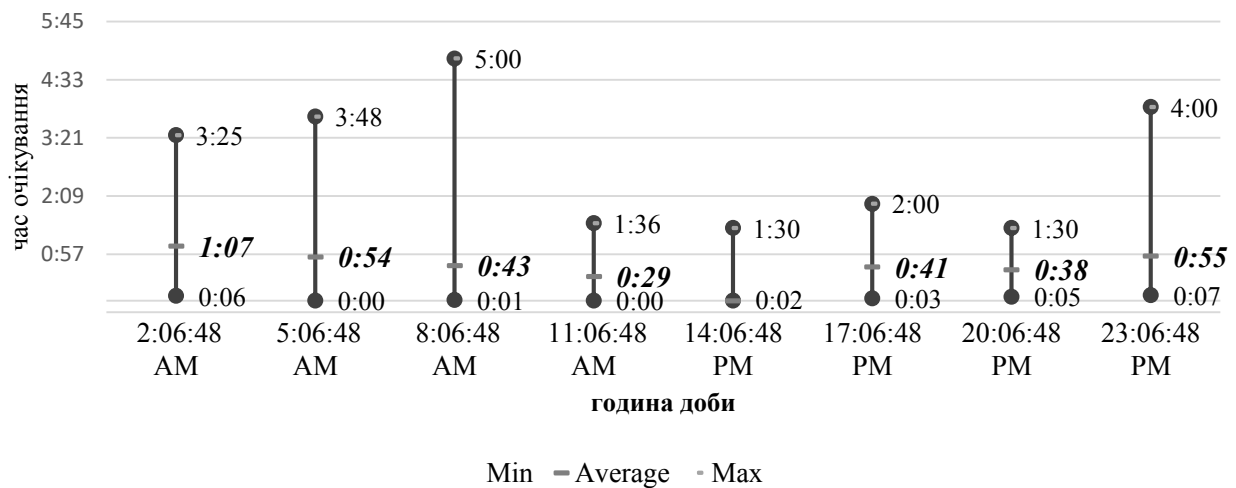
**Рис. 3.139. Показники часу очікування легкових автомобілів наПП «Вилок» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від днів тижня**

Упродовж аналізованого періоду часу спостерігається також і відмінність між максимальним, мінімальним та середнім значенням часу очікування легковими автомобілями в обох напрямках перетину кордону залежно від часу доби. Так, результати дослідження засвідчують суттєво менший максимальний час очікування перетину кордону легковими автомобілями при виїзді «з України», ніж при в'їзді впродовж доби. Винятком є період з 5 по 8 год та 23 год. Слід зазначити, що максимальне значення цього показника зафіксовано при виїзді «з України» о 8.00 тривалістю 5 год. При в'їзді «в Україну» максимальний час простою легкових автомобілів на кордоні зафіксовано з 11.00 до 14.00, однак тривалість його була майже у 2 рази нижчою, ніж при виїзді і становила по 4,30 год (рис. 3.140-3.141).



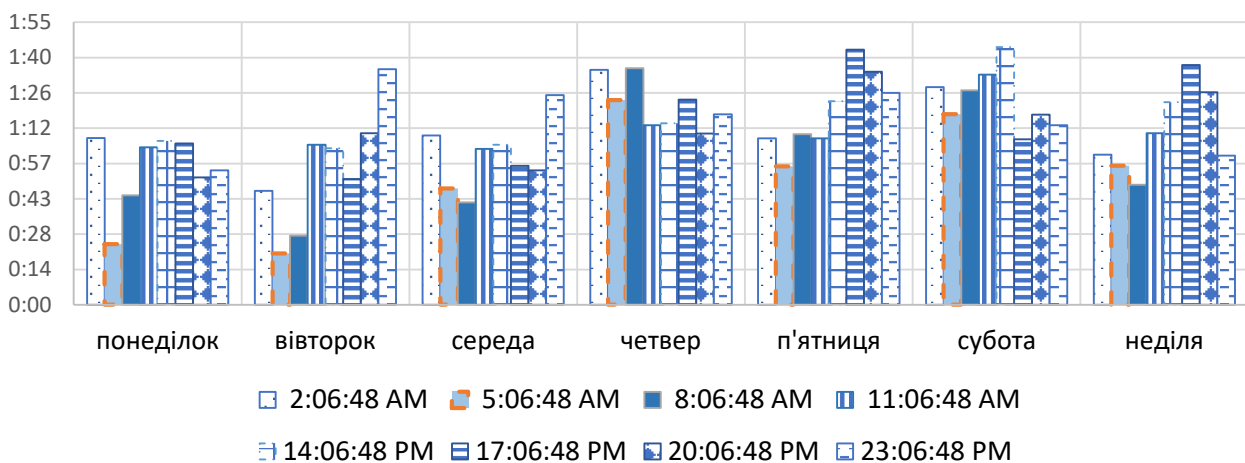
**Рис. 3.140. Час очікування легкових автомобілів наПП «Вилок» при виїзді «з України» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від часу доби**

Результати спостереження свідчать про значне перевищення середнього часу очікування легкових автомобілів через пункт пропуску за напрямом виїзду «з України» над в'їздом «в Україну» впродовж аналізованого періоду часу протягом усієї доби у понеділок, середу та четвер. Поряд з тим, слід зазначити, що з 2 до 5 год у вівторок, п'ятницю та суботу та з 2 до 8 год у суботу при в'їзді «в Україну» час простою легкових автомобілів, навпаки, був вищим, ніж при виїзді. В інші години доби в цей день тижня, навпаки, час простою легкових автомобілів при виїзді був вищим ніж при в'їзді.



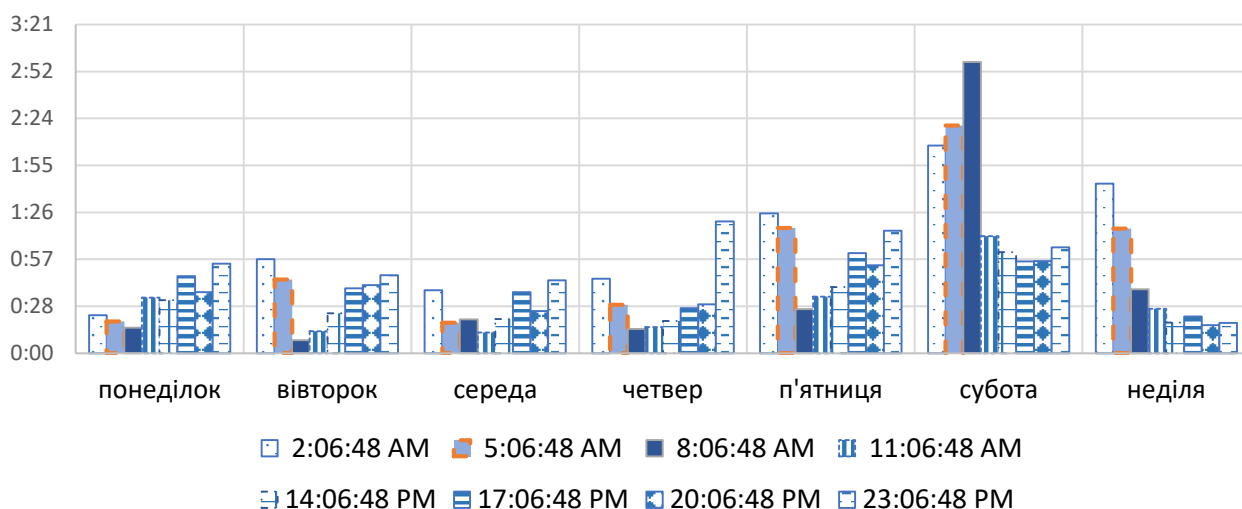
**Рис. 3.141. Час очікування легкових автомобілів на ПП «Вилок» при в'їзді «в Україну» упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р. залежно від часу доби**

Окрім того слід відзначити значну відмінність між часом очікування легкових автомобілів на цьому пункті пропуску з обох боків перетину кордону впродовж доби. Так, найвищий показник середнього часу очікування легковими автомобілями зафіксовано саме при в'їзді «в Україну» у суботу зранку тривалістю від 2,07 год о 2 год до 2,28 год о 8 год. Слід зазначити, що при виїзді максимальне значення цього показника було нижчим і не перевищувало 1,45 год о 14 год в суботу. Таким чином диференціація між максимальним і мінімальним значеннями цього показника становила 1,6 рази або 43 хв. Лише по понеділках в 23 год час простою легкових автомобілів з обох боків кордону був однаковим і становив 54 хв. (рис. 3.142-3.143).

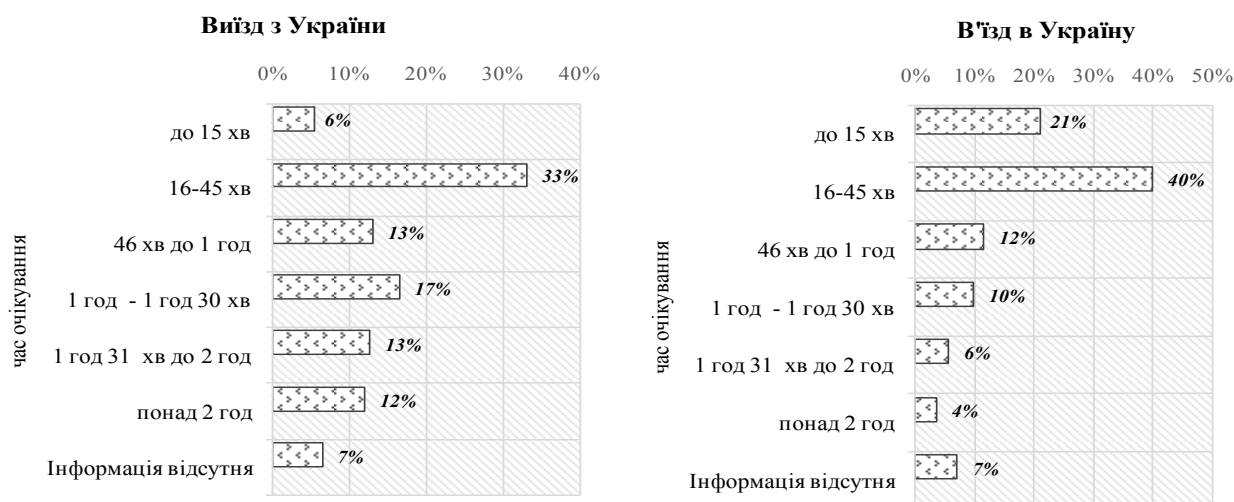


**Рис. 3.142. Середній час очікування легкових автомобілів при виїзді «з України» на ПП «Вилок» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**

Оцінюючи структуру потоків легкових автомобілів за часом очікування, слід відзначити, що лівова частка легкових автомобілів на це витрачали від 16 до 45 хв. Так, при виїзді «з України» стільки часу на перетин кордону витрачали 33 % автомобілів, при в'їзді – 40%. Значно вищою є частота простою автомобільним транспортом понад 2 год саме при виїзді «з України». (рис. 3.144).



**Рис. 3.143. Середній час очікування легкових автомобілів при в'їзді «в Україну» на ПП «Вилок» у розрізі днів тижня та годин доби упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р.**



**Рис. 3.144. Структура потоку легкових автомобілів за часом очікування на ПП «Вилок» у розрізі напрямів руху упродовж 21.07.2019-26.08.2019 р., %**

ПП «Вилок» вирізняється високим рівнем завантаженості у категоріях громадян та легкових автомобілів. У структурі пасажиропотоків протягом 2015 – I пол. 2019 рр. переважають виїзні потоки. Натомість для категорії легкових автомобілів спостерігаємо домінування виїзних потоків лише з 2017 р.

Зростання завантаженості пункту пропуску приводить до зростання черг при перетині кордону легковими автомобілями. Близько половини легкових автомобілів, які перетинали пункт пропуску у період 21 липня - 26 серпня 2019 рр., витратили більше 1 години, щоб переїхати кордон. Більший час очікування спостерігається саме при виїзді «з України».

Позитивна динаміка росту кількості перетинів, високий рівень завантаженості та зростання частки цього пункту пропуску у загальному обсязі перетинів державного кордону на території Закарпатської області у категоріях громадян та легкових автомобілів засвідчують вичерпання потенціалу його розвитку та необхідності його розвантаження шляхом розбудови мережі пунктів пропуску у регіоні.

## РОЗДІЛ 4 ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКІЙ ДІЛЯНЦІ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ

### 4.1. Аналіз розподілу пасажиро- і вантажопотоків через наявні пункти пропуску на українсько-румунській ділянці державного кордону

На ділянці державного кордону між Україною і Румунією відкрито 6 пунктів пропуску: «Дякове – Халмеу», «Дякове – Халмеу (залізничний)», «Хижа – Тарна Маре», «Тересва – Кимпулунг ла Тиса», «Солотвино – Сігету-Мармаціей» та «Ділове – Валя Вишеулуй» (табл. 4.1). Водночас три пункти пропуску («Хижа – Тарна Маре», «Тересва – Кимпулунг ла Тиса» та «Ділове – Валя Вишеулуй») на сьогодні тимчасово не функціонують.

Таблиця 4.1

#### Структура автомобільних, залізничних та пішохідних пасажиро- і вантажопотоків через пункти пропуску на українсько-румунській ділянці державного кордону у 2018 р., %

Пункт пропуску	Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси	Вантажі	Вантажні вагони
Дякове – Халмеу	32,3	49,8	100	100	85,1	-
Солотвино – Сігету-Мармаціей	67,7	50,2	-	-	-	-
Дякове – Халмеу (залізничний)	-	-	-	-	14,9	100
Всього	100	100	100	100	100	100

ПП «Дякове – Халмеу» (далі – ПП «Дякове») є більшим з-поміж 3-х пунктів пропуску на митному кордоні між Україною і Румунією у Закарпатській області. Він обслуговує переміщення громадян, легкових автомобілів, вантажних транспортних засобів (ТЗ), автобусів і вантажів (переміщених автомобільними ТЗ). У 2018 р. послугами цього пункту пропуску скористалась майже третина (32,3%) усіх громадян, які перетнули українсько-румунський кордон (разом за обома напрямками) у Закарпатській області. Окрім того, частка ПП «Дякове» в обсязі усіх переміщених через митний кордон між Україною і Румунією у Закарпатській області легкових автомобілів становила 49,8%, вантажних ТЗ – 100%, автобусів – 100% і вантажів (автомобільними ТЗ) – 100% (табл. 4.2) У першому півріччі 2019 р. рівень переміщень через ПП «Дякове» практично не змінився.

Таблиця 4.2

#### Частка ПП «Дякове» в обсязі переміщених через українсько-румунський кордон громадян, ТЗ і вантажів (сумарно в обох напрямках), %

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
Громадяни	34,2	39,9	33,6	32,3	32,3
Легкові автомобілі	54,4	58,5	54,9	49,8	49,8
Вантажні ТЗ	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Автобуси	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Вантажі	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Частка ПП «Дякове» в обсязі переміщених через українсько-румунський кордон у Закарпатській області громадян упродовж 2015-2018 рр. не була сталою. Так, у 2016 р. відбулось її зростання на 5,7%, а у 2017-му, навпаки, – зниження на 6,3%, яке продовжилось і в 2018 р. (ще на 1,3%). Загалом у 2018 р., порівняно з 2015-м, значення цього показника зменшилось на 1,9%. Аналогічною була і тенденція зміни питомої ваги цього пункту пропуску

у забезпеченні переміщення через українсько-румунський кордон у Закарпатській області легкових автомобілів. Зокрема, мало місце її зростання у 2016 р. на 4,1%, спад у 2017 р. на 3,6%, який продовжився і в 2018 р. (ще на 5,1%). Загалом у 2018 р., порівняно з 2015-м, значення цього показника за легковими автомобілями зменшилось на 4,6%.

Динаміка вагомості ПП «Дякове» у вхідних і вихідних потоках переміщень відповідала тенденціям потоків загалом (сумарно в обох напрямках) (табл. 4.3).

**Таблиця 4.3**

**Частка ПП «Дякове» в обсязі переміщених «з України» і «в Україну» через українсько-румунський кордон громадян, ТЗ і вантажів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Громадяни	33,4	39,3	32,5	32,2	31,9
Легкові автомобілі	53,3	57,8	54,5	49,3	54,9
Вантажні ТЗ	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Автобуси	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Вантажі	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Напрямок «з України»</i>					
Громадяни	35,1	40,5	34,6	32,4	37,9
Легкові автомобілі	55,5	59,2	55,3	50,2	56,3
Вантажні ТЗ	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Автобуси	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Вантажі	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Таким чином, можна констатувати, що ПП «Дякове» відіграє вагому роль у забезпеченні переміщення громадян і легкових автомобілів через українсько-румунський кордон у Закарпатській області, обслуговуючи понад половину переміщень легкових автомобілів та майже третину громадян, та є єдиним пунктом пропуску для автобусів, вантажних ТЗ і вантажів, переміщених автомобільними ТЗ через митний кордон між Україною і Румунією через територію Закарпатської області.

ПП «Солотвино – Сігету-Мармаціей» (далі – ПП «Солотвино») – другий за вагомістю пункт пропуску на українсько-румунському кордоні, через який здійснюється пропуск громадян і легкових автомобілів. У 2018 р. частка пункту пропуску у забезпеченні потоку громадян через кордон між Україною і Румунією (в обох напрямках) становила 67,7% (проти 65,8% у 2015-му), а у першому півріччі 2019-го значення цього показника зменшилось до 65,2% (табл. 4.4). Такий високий показник обумовлений наявністю пішого переходу через пункт пропуску.

**Таблиця 4.4**

**Частка ПП «Солотвино» в обсязі переміщених через українсько-румунський кордон громадян і легкових автомобілів, %**

Категорія	2015	2016	2017	2018	2019 (I півріччя)
<i>Загалом в обох напрямках</i>					
Громадяни	65,8	60,1	66,4	67,7	65,2
Легкові автомобілі	45,6	41,5	45,1	50,2	44,4
<i>Напрямок «з України»</i>					
Громадяни	64,9	59,5	65,4	67,6	62,1
Легкові автомобілі	44,5	40,8	44,7	49,8	43,7
<i>Напрямок «в Україну»</i>					
Громадяни	66,6	60,7	67,5	67,8	68,1
Легкові автомобілі	46,7	42,2	45,5	50,7	45,1

Упродовж аналізованого періоду динаміка вагомості ПП «Солотвино» у вхідних і вихідних потоках переміщень громадян відповіла тенденціям сумарного потоку на в'їзд та виїзд.

На ПП «Солотвино» також припадає і половина потоку легкових автомобілів, які переміщувались через українсько-румунську ділянку кордону у Закарпатській області. Так, у 2018 р. частка цього пункту пропуску у потоці легкових автомобілів (за обома напрямками) становила 50,2%, що на 4,6% більше, аніж у 2015-му. За напрямком «з України» значення цього показника зросло на 5,3%, а «в Україну» – на 4,0%. Слід також відзначити сталу тенденцію до зростання частки легкових автомобілів, які переміщувались через українсько-румунський кордон у Закарпатській області, впродовж 2015-2018 рр.

Таким чином, функціонування ПП «Солотвино» відіграє важливу роль у забезпеченні руху громадян і легкових автомобілів через кордон між Україною і Румунією у Закарпатській області, що засвідчує висхідний тренд за легковими автомобілями та вагомий показник (дві третини) громадян, які перетинали українсько-румунський кордон у Закарпатській області.

ПП «Дякове – Халмеу» (станція «Дяково») (далі – ПП «Дякове» (станція «Дяково»)) – єдиний діючий пункт пропуску на кордоні між Україною і Румунією у Закарпатській області, який спеціалізується на обслуговуванні залізничних вантажних вагонів та вантажів, які вони транспортують.

#### **4.2. Аналіз функціонування ПП «Дякове - Халмеу»**

**Пункт пропуску «Дякове»** - цілодобовий пункт пропуску на кордоні з Румунією, розташований у с. Неветленфолу Виноградівського району Закарпатської області за 100 м від державного кордону. Відстань до Виноградова (райцентру) становить близько 25 км, до Ужгорода (обласного центру) – 105 км. У с. Неветленфолу проживає понад 1,6 тис. осіб. Пункт пропуску «Дякове» входить до складу митного посту «Виноградів» Чопської митниці. Призначений для пропуску автомобілів, які здійснюють вантажні та пасажирські перевезення.

Суміжним пунктом пропуску з румунської сторони є «Халмеу», розташований в с. Халмеу (адміністративний центр комуни Халмеу, до складу якої входять 5 сіл) в повіті Сату-Маре. Село розташоване на відстані 460 км від Бухареста (столиці), 22 км від Сату-Маре (адміністративний центр повіту), і 141 км від Клуж-Напоки (адміністративний центр жудецу [області] Клуж). В с. Халмеу проживає понад 3,5 тис. осіб.

**Пункт пропуску «Дякове»** розташований на автошляху міжнародного значення М-26 (пропускний пункт «Вилок» (на кордоні з Угорщиною) – Вилок – Неветленфолу – пропускний пункт «Дякове»), з яким з румунського боку збігається дорога національного значення DN1C (Клуж-Напока – Герла – Деж – Бая-Маре – Халмеу), яка у свою чергу дотична до загальноєвропейських доріг E81 (Мукачеве – Халмеу – Сату-Маре – Залеу – Клуж-Напока – Турда – Себеш – Сібіу – Пітешть – Бухарест – Констанца), E58 (Відень – Братислава – Зволен – Кошице – Ужгород – Мукачеве – Халмеу – Сучава – Ясси – Скулень – Кишинів – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Таганрог – Ростов-на-Дону) та E576 (Клуж-Напока – Деж).

До пункту пропуску «Дякове» дотичні також автошляхи обласного значення: О 070302 (Неветленфолу – Дюла – Чорнотисів) та О 070306 (Виноградів – Теково – Неветленфолу).

Пункт пропуску «Дякове» має 4 смуги для пропуску легкових автомобілів та 2 смуги – для вантажних автомобілів. Пункт пропуску обладнаний містком та ямою для огляду



вантажних транспортних засобів. Дорожнє покриття на території пункту пропуску потребує ремонту.

Під'їзні дороги мають дві смуги, однак перебувають в незадовільному стані і також потребують ремонту.

**Проектна пропускна спроможність пункту пропуску «Дякове»** за добу становить 1000 легкових автомобілів, 100 вантажних автомобілів, 60 автобусів і 1000 громадян.

У 2018 р., порівняно з 2015 р., річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Дякове» зросла за усіма категоріями (громадян – на 35,4%, легкових автомобілів – на 30,1%, вантажних автомобілів – на 39,7%, автобусів – на 41,7%). Однак упродовж 2015-2018 рр. чіткої тенденції до зростання не було. Так, наприклад, найвища річна середньодобова пропускна завантаженість за категоріями «громадяни», «легкові автомобілі» та «автобуси» була у 2016 р. (після чого почався спад), а за категорією «вантажні автомобілі» – у 2017 р. (далі – спадна тенденція) (табл. 4.5).

**Таблиця 4.5**

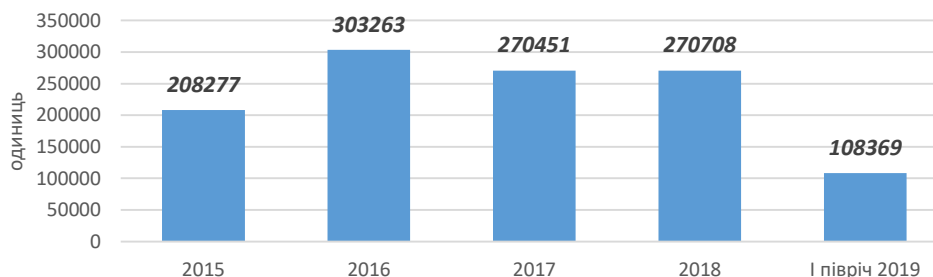
**Середньодобова пропускна завантаженість ПП «Дякове»**

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	1000	978	97,8	1402	140,2	1347	134,7	1324	132,4	1091	109,1
Легкові автомобілі	1000	569	56,9	829	82,9	739	73,9	740	74,0	592	59,2
Вантажні ТЗ	100	116	116,0	163	163,0	184	184,0	162	162,0	145	145,0
Автобуси	60	1,2	2,0	1,8	3,0	1,7	2,8	1,7	2,8	1,6	2,7

Найвища фактична середньодобова пропускна завантаженість ПП «Дякове» упродовж 2015-2018 рр. спостерігалась за категорією «вантажні автомобілі» у 2017 р. (на 84% перевищувала проектну пропускну спроможність), та за категорією «громадяни» у 2016 р. (на 40,2% перевищувала проектну пропускну спроможність). За іншими категоріями (легкові автомобілі, автобуси) ПП «Дякове» був недовантажений.

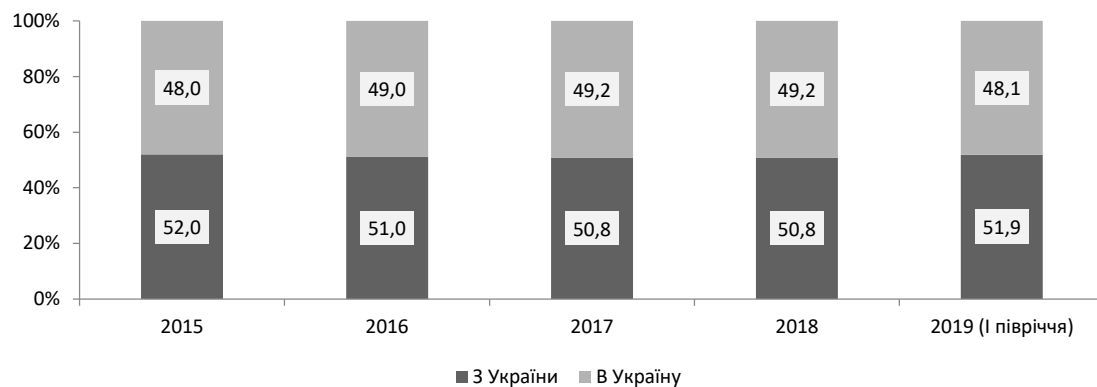
Таким чином, за окремими категоріями (вантажні автомобілі, громадяни) ПП «Дякове» є перевантажений, а за іншими (легкові автомобілі і, особливо, автобуси) недовантажений.

За останні чотири роки (2015-2018 рр.) середньорічна кількість пропущених (сумарно на в'їзд і виїзд) **легкових автомобілів** склала 263,2 тис. од. Найбільше було пропущено в 2016 р. (303,3 тис. легкових автомобілів), найменше – в 2015 р. (208,3 тис. легкових автомобілів). Відповідно у зазначених роках спостерігалось найбільше і найменше річне середньодобове навантаження з пропуску легкових автомобілів (у 2016 р. – 829 легкових авто за добу, у 2015 р. – 569 легкових авто за добу) (рис. 4.1).



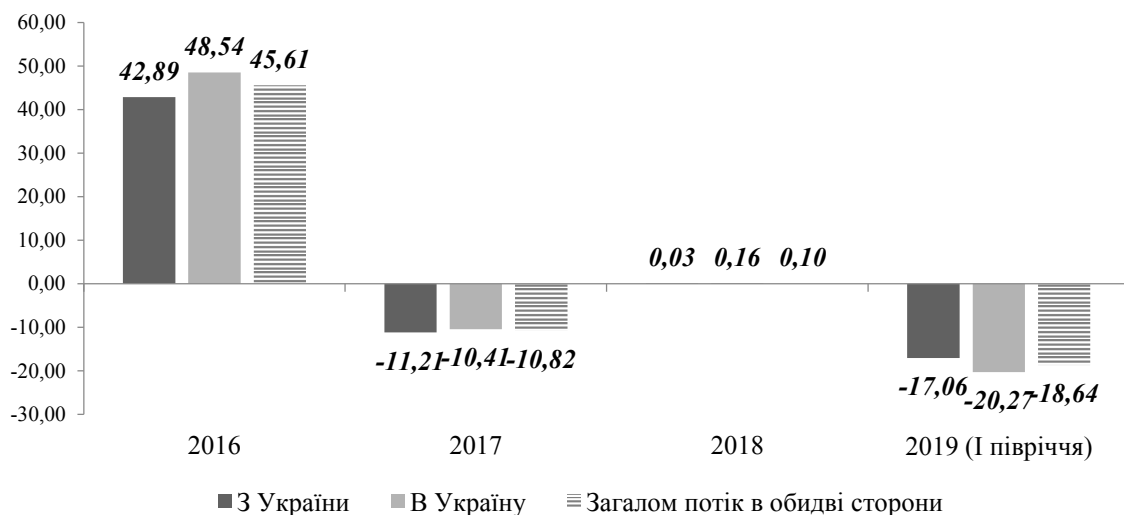
**Рис. 4.1. Легкові автомобілі, пропущені через ПП «Дякове», од.**

У структурі потоків через ПП «Дякове» в усі роки упродовж періоду 2015-2018 рр. переважав виїзний потік (за межі України). У 2018 р. він переважав потік на в'їзд на 1,6% (рис. 4.2).



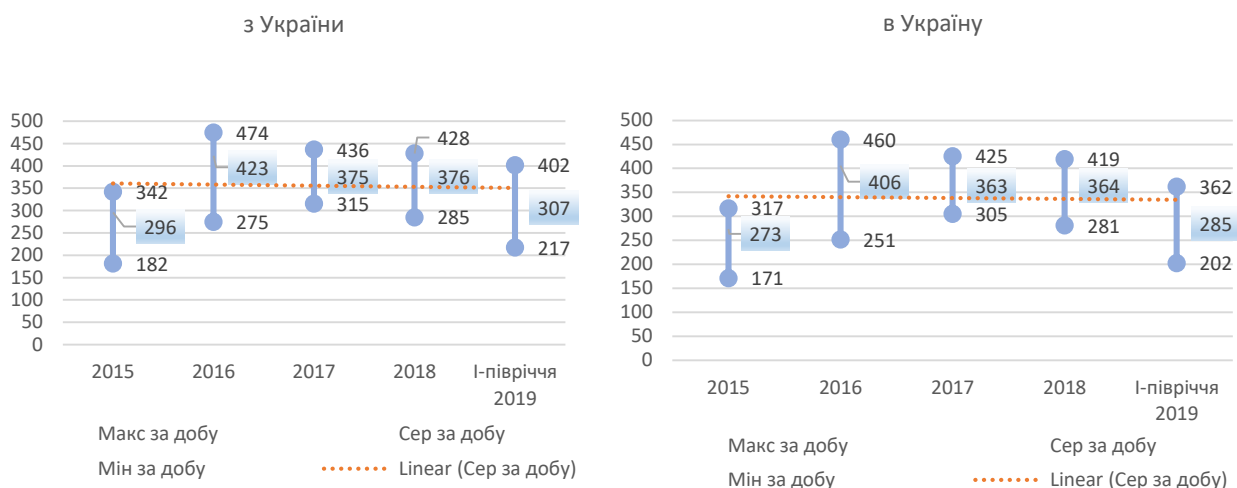
**Рис. 4.2. Структура потоку легкових автомобілів через ПП «Дякове», %**

Річна динаміка середньодобового потоку легкових автомобілів через ПП «Дякове» упродовж 2015-2019 рр. характеризувалась спадною тенденцією (хоч і не чітко вираженою): за доволі значним зростанням у 2016 р. (сумарні потоки на в'їзд і на виїзд зросли на 45,6%, порівняно з 2015 р.) наступив спад у 2017 р. (на 10,8%, у порівнянні з 2016 р.), практично статус-кво у 2018 р., порівняно з 2017 р., і подальший спад у I півріччі 2019 р. (порівняно з відповідним періодом 2018 р.) (рис. 4.3).



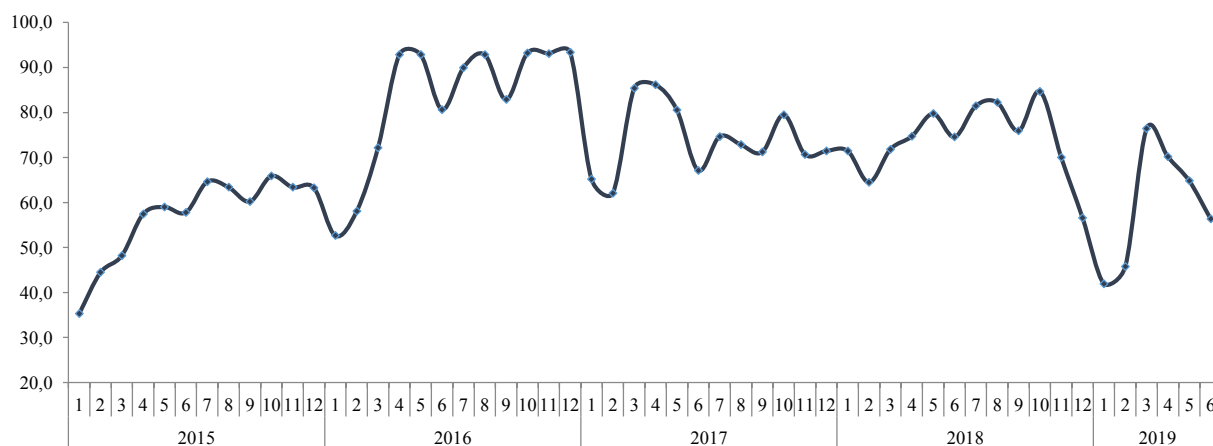
**Рис. 4.3. Темп приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Дякове», %**

Слід відзначити, що річне середньодобове навантаження на виїзд «з України» також є вищим, ніж на в'їзд «в Україну» (наприклад, в 2018 р. – в середньому на 12 легкових автомобілів за добу). Така тенденція характерна для всіх років аналізованого періоду (рис. 4.5).



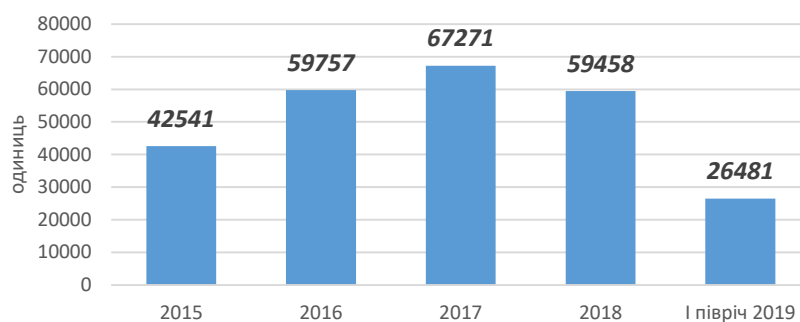
**Рис. 4.5. Кількість пропущених легкових автомобілів «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), од.**

У жодному місяці упродовж 2015-2018 рр. не було зафіксовано перевищення проектної добової пропускної спроможності (аналогічна ситуація зберіглася і в I півріччі 2019 р.). Найвища завантаженість була у грудні 2016 р. (становила 93,3% від проектної пропускної спроможності), найнижча – у січні 2015 р. (35,3% від проектної пропускної спроможності). В помісячному зрізі найнижче середньодобове пропускне навантаження припадає на січень і лютий, а найвище – здебільшого на жовтень (хоча чітка тенденція – відсутня) (рис. 4.6).



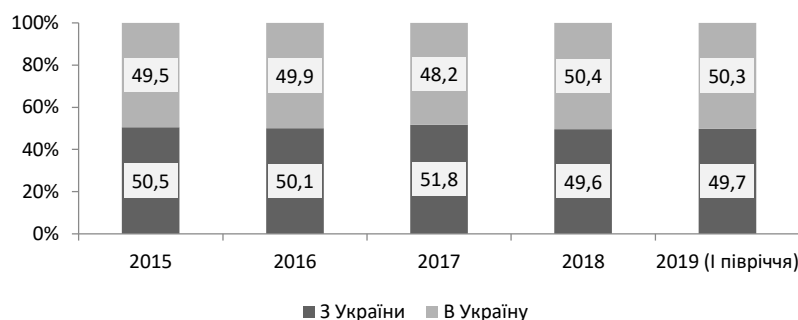
**Рис. 4.6. Рівень добової завантаженості ПП «Дякове» легковими автомобілями у розрізі місяців (факт/проект), %**

За період 2015-2018 рр. середньорічна кількість пропущених (сумарно на в'їзд і виїзд) через пункт пропуску «Дякове» **вантажних автомобілів** склала 57,3 тис. од. Найбільше було пропущено в 2017 р. (67,3 тис. вантажівок), найменше – в 2015 р. (42,5 тис. вантажівок). Річне середньодобове навантаження з пропуску вантажних автомобілів в цих роках відповідно було найбільшим у 2017 р. - 184 вантажівок за добу і найменшим у 2015 р. - 116 вантажівок за добу (рис. 4.7).



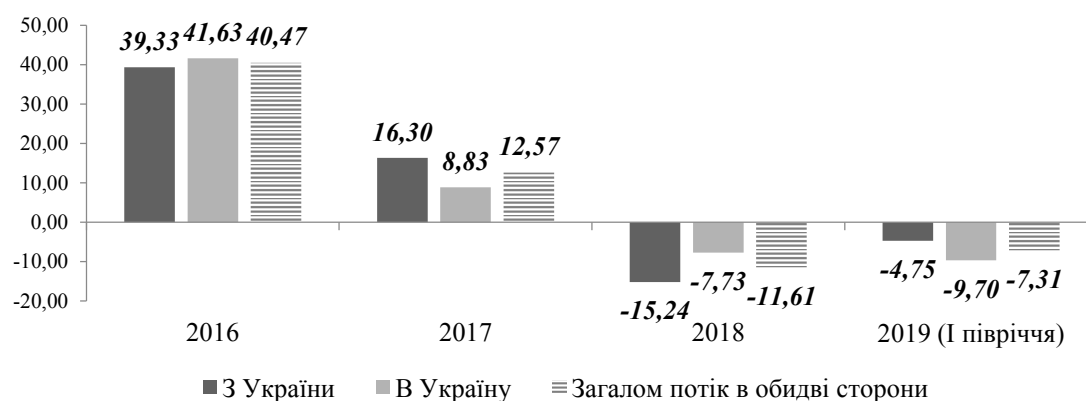
**Рис. 4.7. Вантажні автомобілі, пропущені через ПП «Дякове», од.**

У структурі потоків вантажних автомобілів через ПП «Дякове» відбулася зміна. Домінування потоку в напрямі виїзду «з України», яке мало місце упродовж 2015-2017 рр. (у 2017 р. його частка в загальній структурі руху (на в'їзд і на виїзд) вантажних автомобілів становила 51,8%), змінилось на переважання потоку на в'їзд (у 2018 р. його питома вага у загальній структурі склала 50,4% і залишалась практично на цьому ж рівні і в I півріччі 2019 р.) (рис. 4.8).



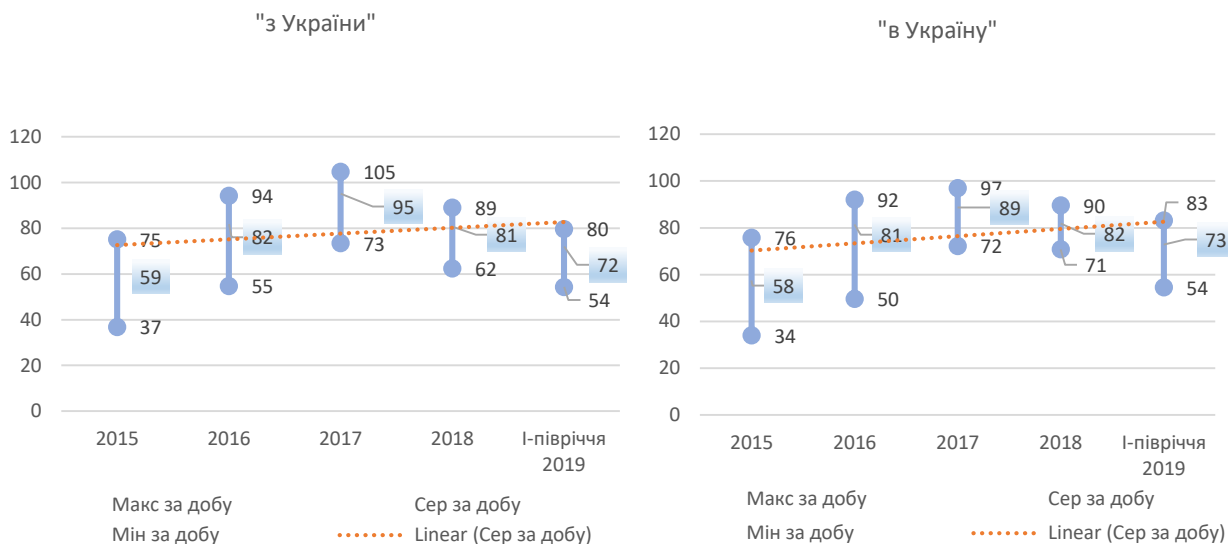
**Рис. 4.8. Структура потоку вантажних автомобілів через ПП «Дякове», %**

Річна динаміка середньодобового потоку вантажних автомобілів через ПП «Дякове» упродовж 2016-2017 рр. характеризувалась зростанням (сумарні потоки на в'їзд і на виїзд у 2015 р. зросли на 40,5%, порівняно з 2015 р., а у 2017 р. – ще на 12,6%, порівняно з 2016 р.), після чого у 2018 р. змінилась на спадну, яка продовжилась і в I півріччі 2019 р. (у порівнянні з аналогічним періодом 2018 р.) (рис. 4.9).



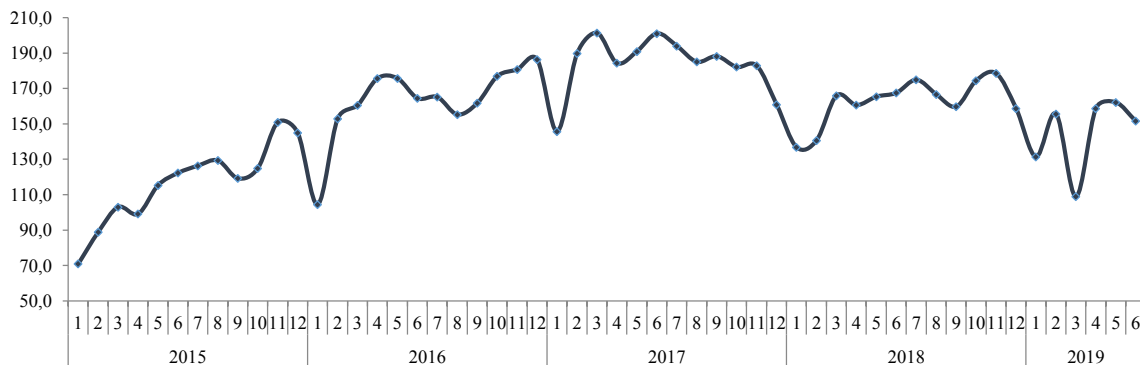
**Рис. 4.9. Темп приросту/зниження потоків вантажних автомобілів через ПП «Дякове», %**

Річне середньодобове навантаження пропускного пункту «Дякове» вантажними автомобілями на виїзд «з України» та на в'їзд «в Україну» у 2015-2019 рр. було практично однаковим (наприклад, у 2018 р. середньодобове навантаження на в'їзд становило 82 вантажівок, а на виїзд – 81 вантажівка), за виключенням 2017 р., коли переважало середньодобове навантаження на виїзд (95 вантажівок проти 89 вантажівок на в'їзд) (рис. 4.10).



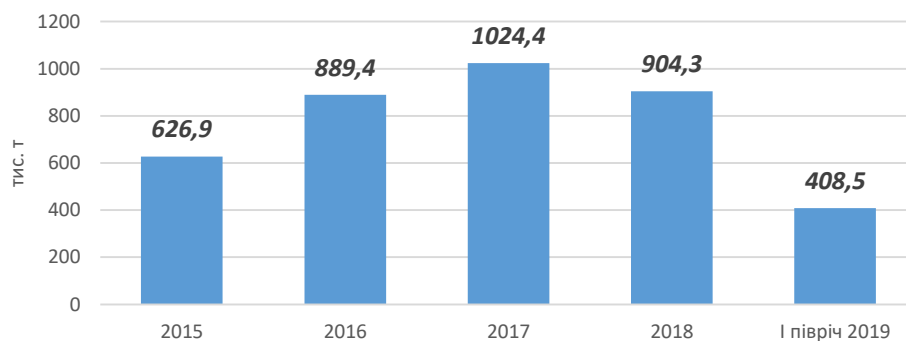
**Рис. 4.10. Кількість пропущених вантажних автомобілів «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), од.**

Починаючи з травня 2015 р., має місце постійне перевищення фактично пропущених вантажівок через пункт пропуску «Дякове» над проектною добовою пропускною спроможністю. За аналізований період рівень перевищення середньомісячного показника фактичної середньодобової кількості пропущених вантажівок над проектною добовою пропускною спроможністю становив 60%. Найвище було зафіксовано у березні та червні 2017 р. (понад 2 рази). В помісячному зрізі чіткої тенденції щодо середньодобової завантаженості пропускного пункту «Дякове» вантажними автомобілями немає (хоча найчастіше таким місяцем в аналізованому періоді був листопад). Таким чином, доцільно відзначити суттєве перевантаження ПП «Дякове» з пропуску вантажних автомобілів (рис. 4.11).



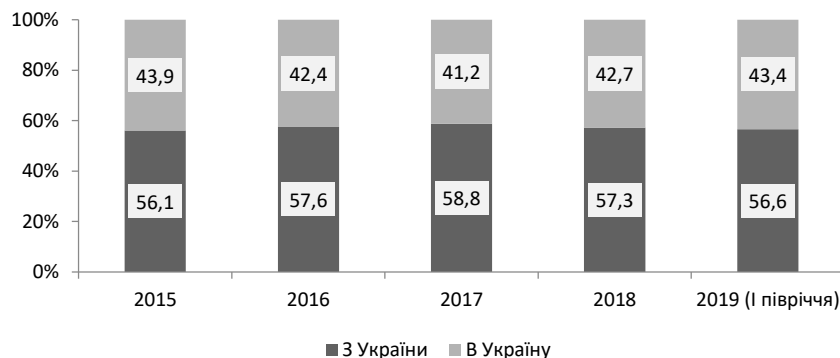
**Рис. 4.11. Рівень добової завантаженості ПП «Дякове» вантажними автомобілями у розрізі місяців (факт/проект), %**

За період 2015-2018 рр. середньорічна кількість *пропущених вантажів* (сумарно на в'їзд і виїзд) через пункт пропуску «Дякове» становила 861,3 тис. т. Оскільки обсяг пропущених через ПП «Дякове» вантажів перебуває у прямій залежності від кількості пропущеного вантажного транспорту, найбільше його значення було у 2017 р. (1024,4 тис. т), в якому кількість пропущених вантажівок була найбільшою, а найменше – в 2015 р. (626,9 тис. т), коли кількість вантажівок була найменшою. Річне середньодобове навантаження з пропуску вантажів в цих роках було найбільшим у 2017 р. - 2,8 тис. т за добу і найменшим у 2015 р. - 1,7 тис. т за добу (рис. 4.12).



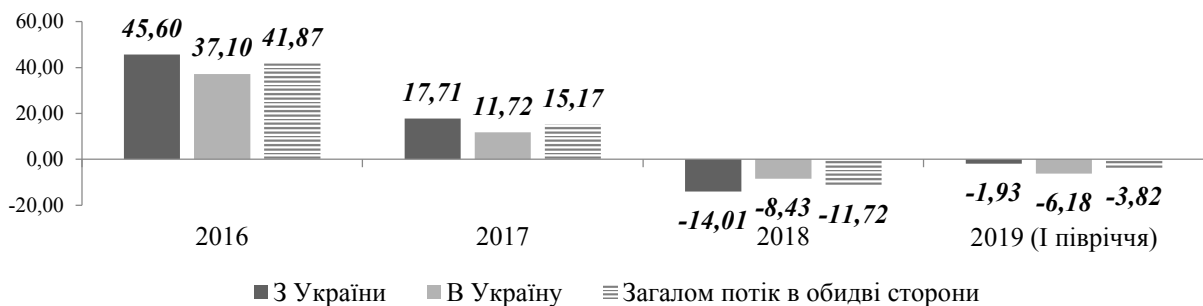
**Рис. 4.12. Вантажі, пропущені через ПП «Дякове», тис. т.**

У структурі потоків вантажів через ПП «Дякове» впродовж усіх рр. аналізованого періоду відзначалось переважання виїзних потоків (з України) над в'їзними (в Україну). Так, у 2018 р. питома вага вантажів, які вивозили «з України», сягала 57,3% загального переміщення вантажів через ПП «Дякове», а найвища частка (58,8%) мала місце у 2017 р. Аналогічна тенденція продовжилась і в I півріччі 2019 р. (рис. 4.13).



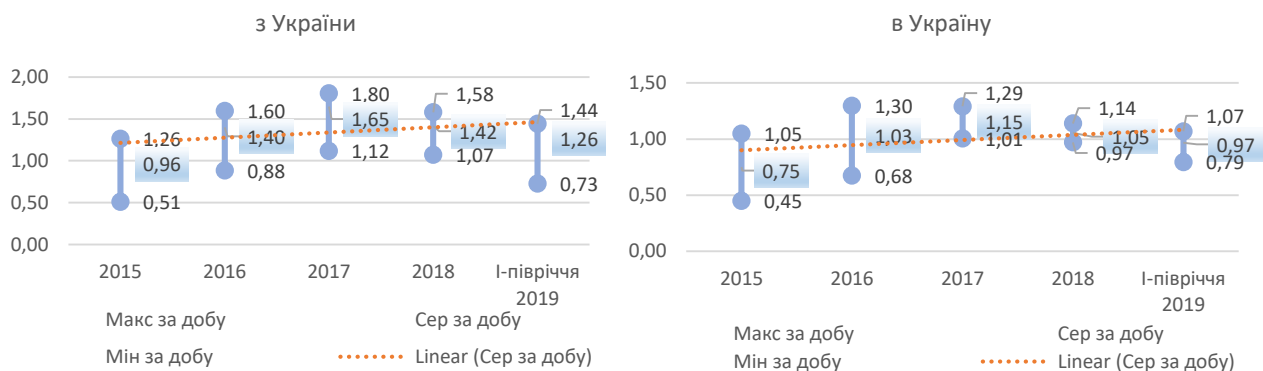
**Рис. 4.13. Структура потоку вантажних автомобілів через ПП «Дякове», %**

Річна динаміка середньодобового потоку вантажів через ПП «Дякове» відповідала динаміці потоків вантажних автомобілів, щоправда, темпи змін були дещо іншими. Так, упродовж 2016-2017 рр. динаміка переміщення вантажів характеризувалась зростанням (сумарні потоки на в'їзд і на виїзд у 2015 р. зросли на 41,9%, порівняно з 2015 р., а у 2017 р. – ще на 15,2%, порівняно з 2016 р.). Темпи приросту обсягів вантажів у ці роки були вищими порівняно з потоками вантажних автомобілів. З 2018 р. тенденція змінилась на спадну (однак темп спаду був нижчим, ніж вантажних автомобілів), яка продовжилась і в I півріччі 2019 р. (у порівнянні з аналогічним періодом 2018 р.) (рис. 4.14).



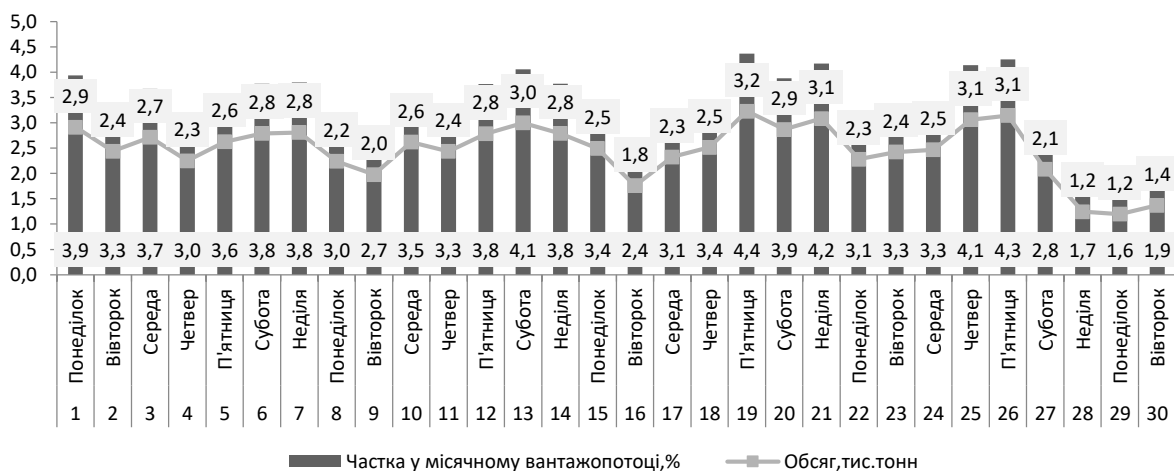
**Рис. 4.14. Темп приросту/зниження потоків вантажів через ПП «Дякове», %**

Характерним є переважання вивозу вантажів «з України» над ввезенням «в Україну» (річний середньодобовий вивіз вантажів «з України» перевищував ввіз на 35%, а в 2017 р. – на 43%) (рис. 4.15).



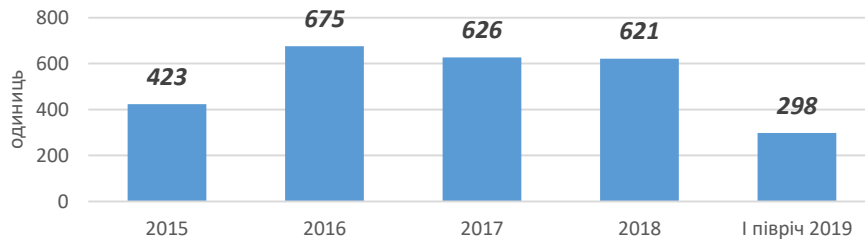
**Рис. 4.15. Кількість пропущених вантажів «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), од.**

За днями тижня найбільший вантажопотік через пункт пропуску «Дякове» спостерігався у кінці тижня, п'ятницю-неділю (найчастіше – у п'ятницю. Так, наприклад, 19 квітня 2019 р. було зафіксовано найвищий вантажопотік за місяць – 3,2 тис. т, або 4,4% загального вантажопотоку квітня 2019 р.). Найнижчий вантажопотік припадав переважно на вівторки. У кінці місяця (28-30 квітня) спостерігалась низька (найнижча за місяць) активність вантажопотоків, яка найімовірніше пов'язана із святкуванням Великодня (рис. 4.16).



**Рис. 4.16. Показники вантажопотоку через ПП «Дякове» у квітні 2019 р.**

Упродовж 2015-2018 рр. середньорічна кількість пропущених (сумарно на в'їзд і виїзд) **автобусів** склала 586 од. Кількість пропущених автобусів у 2018 р. зросла на 46,8%, порівняно з 2015 р. Однак найбільше автобусів було пропущено через ПП «Дяково» у 2016 р. (675 автобусів), найменше – у 2015 р. (423 автобусів). У зазначених роках спостерігалось відповідно найбільше та найменше річне середньодобове навантаження з пропуску автобусів (у 2016 р. – 1,84 автобус за добу, у 2015 р. – 1,16 автобус за добу) (рис. 4.17).



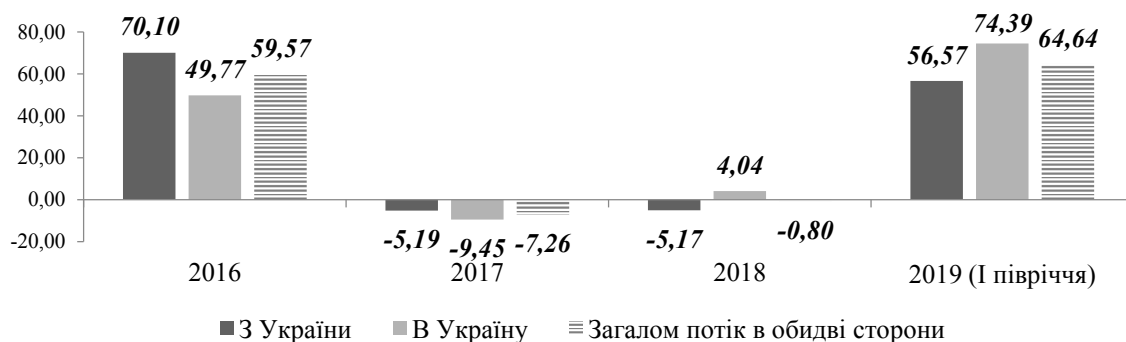
**Рис. 4.17. Автобуси, пропущені через ПП «Дякове», од.**

У структурі потоків автобусів через ПП «Дякове», починаючи з 2016 р., переважав виїзний потік (за межі України). У 2018 р. на нього припадало 50,2% загального руху автобусів на в'їзд і на виїзд через ПП «Дякове». Хоча найвища частка виїзного потоку автобусів була у 2017 р. (52,6%) і в I півріччі 2019 р. (52%) (рис. 4.18).



**Рис. 4.18. Структура потоку автобусів через ПП «Дякове», %**

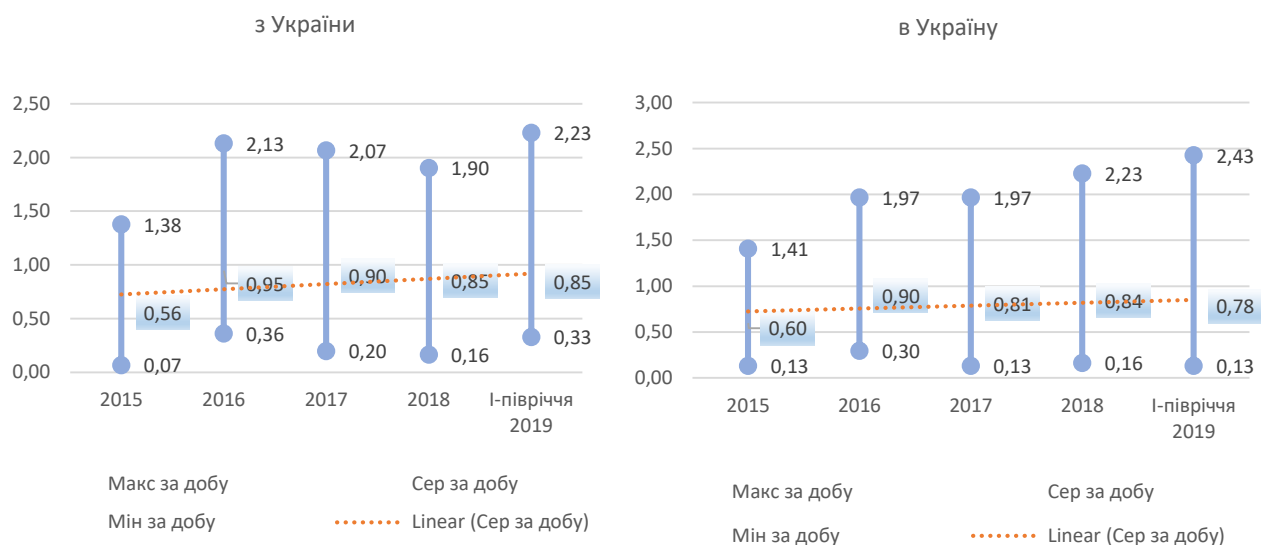
Річна динаміка середньодобового потоку автобусів через ПП «Дякове» упродовж 2015-2019 рр. характеризувалась неоднорідною тенденцією. У 2016 р. спостерігався суттєвий приріст (сумарні потоки на в'їзд і на виїзд зросли на 59,6%, порівняно з 2015 р., що можна пояснити низькими показниками 2015 р.), але вже у 2017-2018 рр. було зафіксовано зниження (щоправда, у 2018 р. лише за виїзним потоком). Проте за підсумком I півріччя 2019 р. знову мав місце суттєвий приріст (сумарні потоки на в'їзд і на виїзд зросли на 64,6%, порівняно з відповідним періодом 2018) (рис. 4.19).



**Рис. 4.19. Темп приросту/зниження потоків автобусів через ПП «Дякове», %**

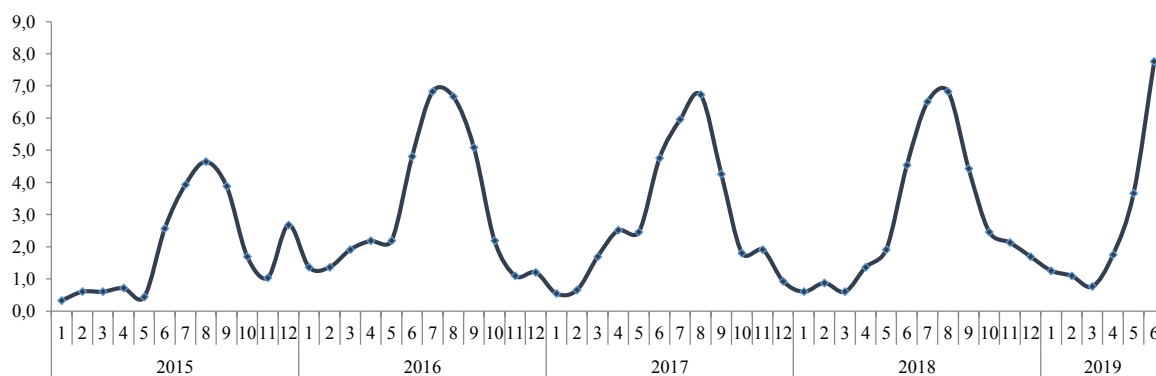


Річне середньодобове навантаження на виїзд «з України» та на в'їзд «в Україну» є практично однаковим – менше одного автобуса на добу як на в'їзд, так і на виїзд (рис. 4.20).



**Рис. 4.20. Кількість пропущених автобусів «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), од.**

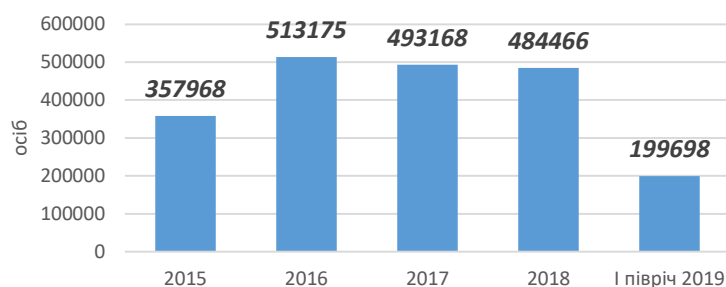
Переміщення автобусів через пункт пропуску «Дякове» є вкрай низьким. В жодному місяці аналізованого періоду не було зафіксовано перевищення проектної добової пропускної спроможності (аналогічна ситуація зберіглася і в I півріччі 2019 р.). У помісячному зрізі найвище середньодобове пропускне навантаження припадає на липень і серпень (що найімовірніше зумовлено туристичними поїздками за кордон у літні місяці), а найнижче – на зимові місяці. Найвища завантаженість була зафіксована у липні 2016 р. та в серпні 2018 р. (6,8% від проектної пропускної спроможності). Проте у червні 2019 р. вона зросла до 7,8% від проектної пропускної спроможності (рис. 4.21).



**Рис. 4.21. Рівень добової завантаженості ПП «Дякове» легковими автомобілями у розрізі місяців (факт/проект), %**

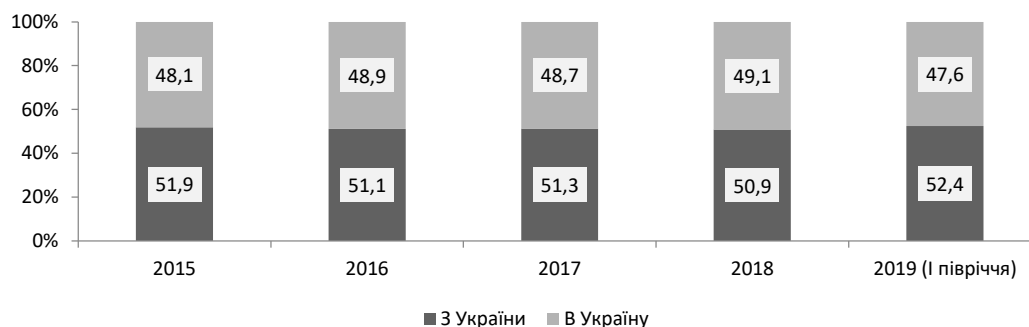
*Громадяни* перетинали українсько-румунський кордон через ПП «Дякове» в основному за допомогою легкових автомобілів та автобусів. Упродовж 2015-2018 рр. середньорічна кількість громадян, які перетнули кордон через пункт пропуску «Дякове» (сумарно на в'їзд і виїзд), становила 462,2 тис. осіб. Найбільше було в 2016 р. (513,2 тис. осіб), найменше – в 2015 р. (358,0 тис. осіб). Відповідно у зазначених роках спостерігалось найбільше і найменше річне середньодобове навантаження з перетину громадянами державного кордону України на

пропускному пункті «Дякове» (у 2016 р. – 1402 особи за добу, у 2015 р. – 978 особи за добу) (рис. 4.22).



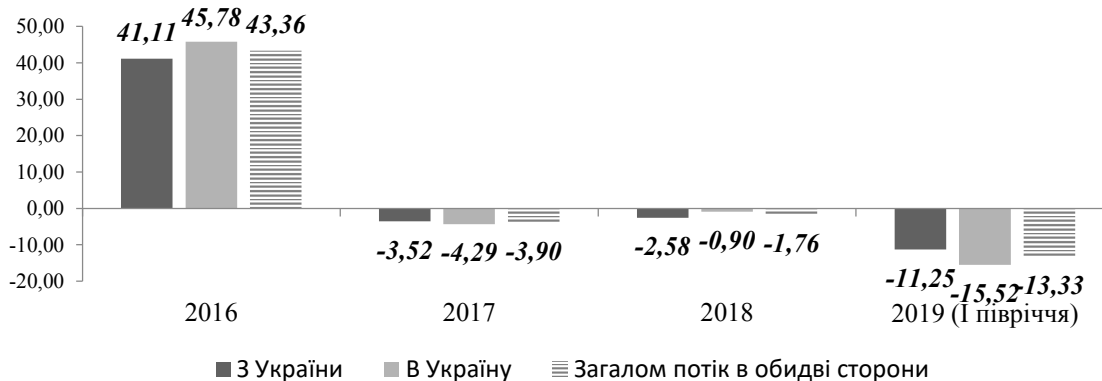
**Рис. 4.22. Громадяни, які перетинали кордон через ПП «Дякове», осіб**

У структурі потоків переміщення громадян через ПП «Дякове» в усі роки упродовж періоду 2015-2018 рр. переважав виїзний потік (за межі України). У 2018 р. він становив 50,9% усіх переміщень (на в'їзд і на виїзд) громадян через ПП «Дякове», а в I півріччі 2019 р. – сягнув 52,4% (рис. 4.23).



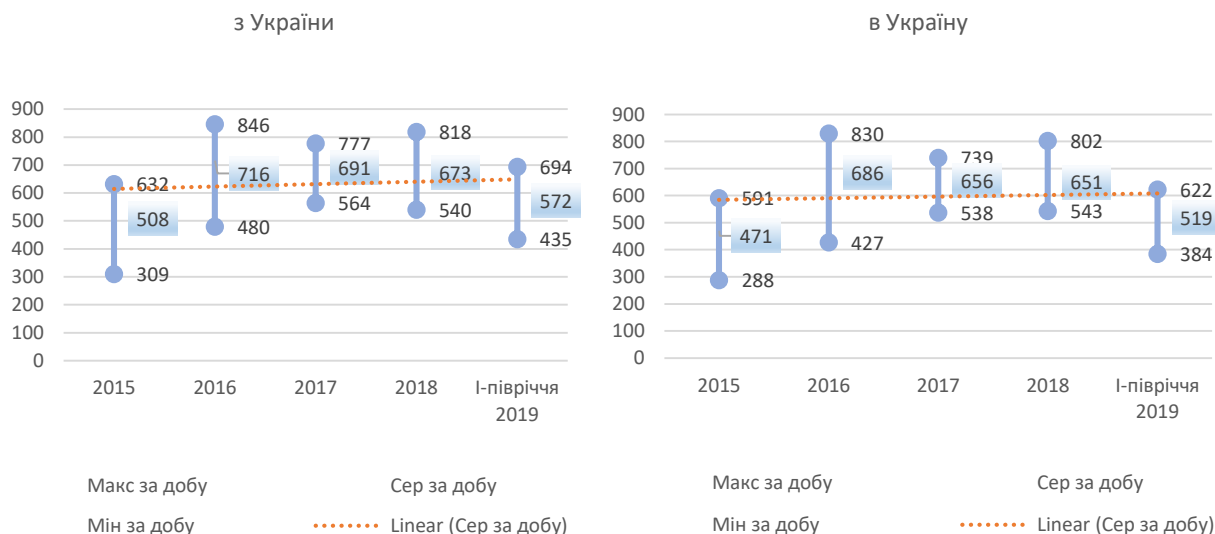
**Рис. 4.23. Структура потоку громадян через ПП «Дякове», %**

Річна динаміка середньодобового потоку громадян через ПП «Дякове» упродовж 2015-2019 рр. характеризувалась спадною тенденцією: за доволі значним зростанням у 2016 р. (сумарні потоки на в'їзд і на виїзд зросли на 43,4%, порівняно з 2015 р.) наступив спад у 2017-2018 рр., який посилюється у I півріччі 2019 р. (у порівнянні з відповідним періодом 2018 р.). Загалом, тенденція з переміщення громадян збігається із тенденцією переміщення легкових автомобілів через ПП «Дякове». Однак темп приросту у 2016 р. і спаду у наступних роках потоків легкових автомобілів є вищими, ніж по громадянах (рис. 4.24).



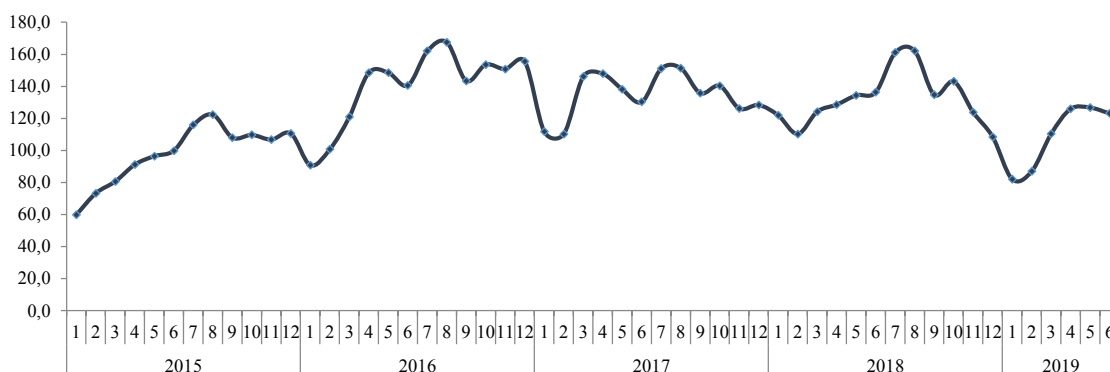
**Рис. 4.24. Темп приросту/зниження потоків громадян через ПП «Дякове», %**

Слід відзначити, що протягом 2015 - I півріччя 2019 рр. річне середньодобове навантаження на виїзд «з України» було вищим, ніж на в'їзд «в Україну» (наприклад, в 2018 р. в середньому на 22 особу за добу) (рис. 4.25).



**Рис. 4.25. Кількість пропущених громадян «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), осіб**

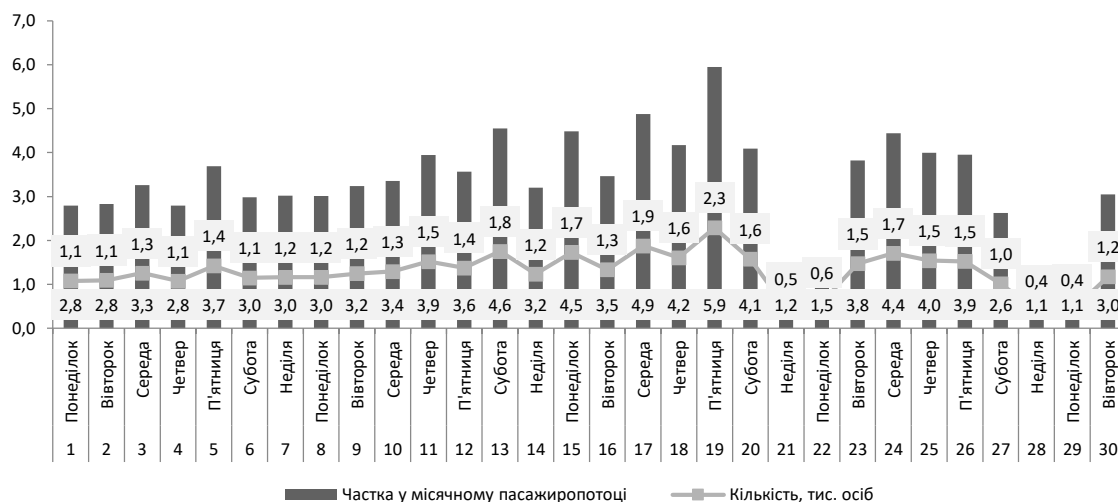
Починаючи з липня 2015 р. і до грудня 2018 р., в усіх місяцях (крім січня 2016 р.) було зафіксовано перевищення проектної добової пропускної спроможності (аналогічна ситуація зберіглася і в I півріччі 2019 р., крім січня і лютого). Пікове середньодобове навантаження щорічно припадає на липень і серпень (найвище було зафіксовано у серпні 2016 р. (на 67,5% перевищувало проектну пропускну спроможність)). Найнижче середньодобове навантаження щорічно припадає на січень і лютий (хоча в 2017-2018 рр. воно також перевищувало проектну пропускну спроможність). Загалом у досліджуваному періоді через ПП «Дякове» було пропущено у середньому на 24,4% більше громадян, ніж встановлено проектною пропускну спроможністю (рис. 4.26).



**Рис. 4.26. Рівень добової завантаженості ПП «Дякове» з пропуску громадян у розрізі місяців (факт/проект), %**

У розрізі днів тижня пасажиропотік через ПП «Дякове» характеризувався циклічністю (хоча мали місце і певні виключення). Так, наприклад, найменша кількість громадян у квітні 2019 р. перетинала кордон здебільшого по понеділках (за виключенням понеділка 15 квітня), а найбільша – у другій половині тижня (переважно по п'ятницях. Наприклад, у п'ятницю 19

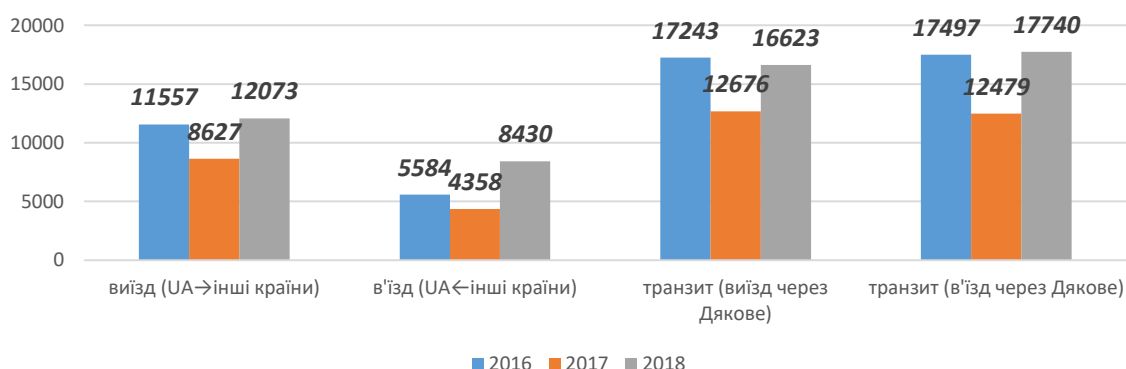
квітня було зафіксовано найвищий за весь місяць обсяг пасажиропотоку – 2,3 тис. осіб, або 5,9% усього місячного пасажиропотоку). А в кінці аналізованого місяця (28-29 квітня) активність пасажиропотоку, як і вантажопотоку, була найменшою, що було зумовлено святкуванням Великодня (рис. 4.27).



**Рис. 4.27. Показники пасажиропотоку через ПП «Дякове» у квітні 2019 р.**

*Переміщення транспортних засобів* через ПП «Дякове» упродовж 2016-2018 рр. у переважній більшості мало транзитний характер (з домінуванням транзиту в напрямі в'їзду через ПП «Дякове»). Так, наприклад, у 2018 р. частка транзитного переміщення становила 48,3% усіх переміщень (в т. ч., 24,9% транзит в напрямі в'їзду через ПП «Дякове» і 23,4% – транзит в напрямі виїзду через ПП «Дякове»).

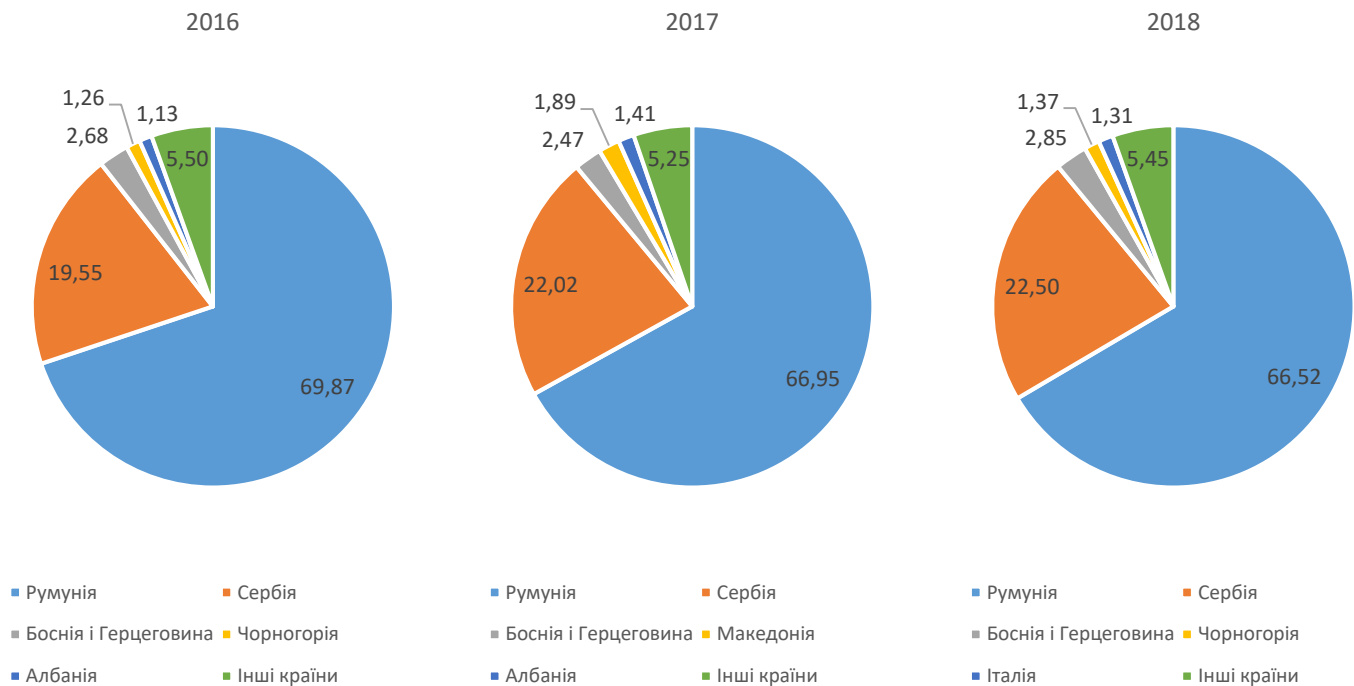
Однак, слід відзначити збільшення кількості переміщень транспортних засобів через ПП «Дякове» в напрямі виїзду «з України» як країни відправлення на 4,5% у порівнянні з 2016 р., та в'їзду «в Україну» як країну призначення – на 51,0%, а також транзитних переміщень у напрямі в'їзду «в Україну» – на 1,4%. А от транзитні переміщення в напрямі виїзду «з України» у 2018 р., порівняно з 2016 р., зменшилось на 3,6%. При цьому, у 2017 р. за усіма напрямками переміщення було зафіксовано зменшення, порівняно з 2016 р. (рис. 4.28).



**Рис. 4.28. Переміщення транспортних засобів через ПП «Дякове» за напрямками (виїзд, в'їзд, транзит)**

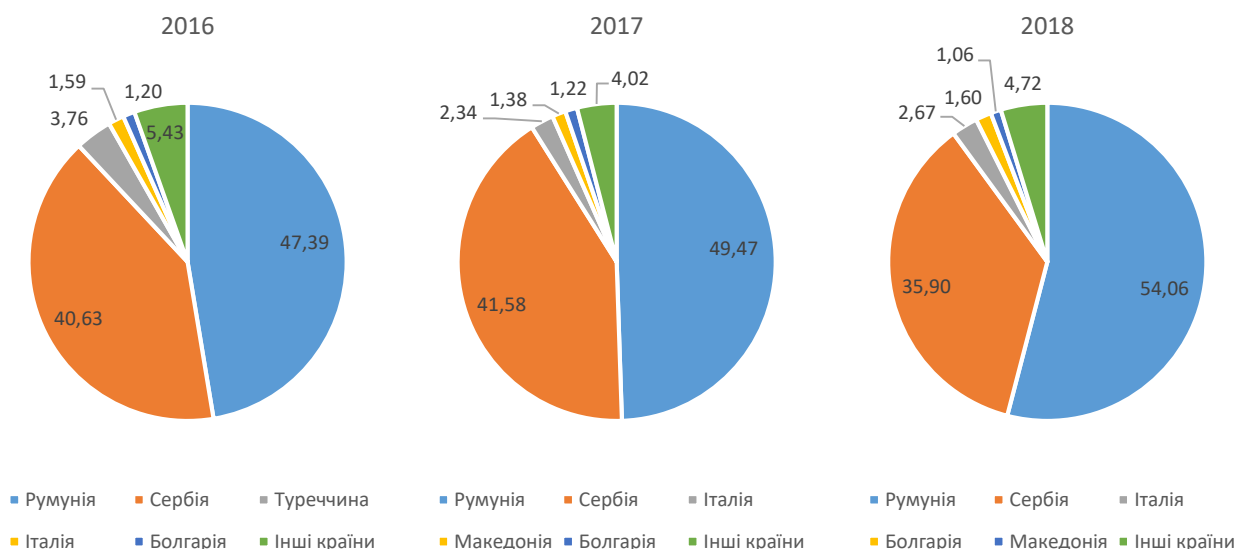
Трійка основних країн призначення транспортних засобів, які прямували «з України» через ПП «Дякове», у 2016-2018 рр. була незмінною: Румунія, Сербія, Боснія і Герцеговина.

Так, у 2018 р. на них сумарно припадало 91,9% усіх переміщених через ПП «Дякове» транспортних засобів, які прямували «з України» і вказали країну призначення (в т. ч., до Румунії – 66,5%, до Сербії – 22,5%, до Боснії і Герцеговини – 2,9%). Частка жодної іншої країни призначення у цій групі не перевищувала 2%. Слід також відзначити стійку тенденцію до зменшення упродовж 2016-2018 рр. частки транспортних засобів, які прямували «з України» до Румунії (на 3,35 відсоткових пунктів у 2018 р., порівняно із 2016 р.), та до збільшення частки транспортних засобів, які прямували «з України» до Сербії (на 2,95% у 2018 р. порівняно з 2016 р.) (рис. 4.29).



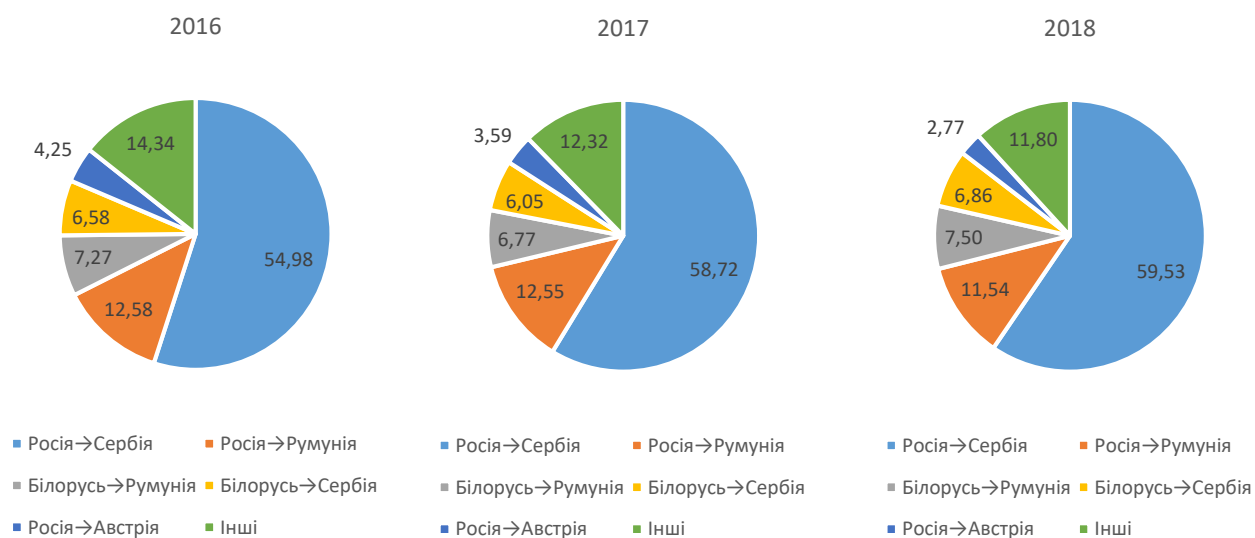
**Рис. 4.29. Структура потоку транспортних засобів, які виїжджали через ПП «Дякове» «з України» як країни відправлення, і вказали країну призначення, за основними країнами призначення, %**

Трійку основних країн, з яких через ПП «Дякове» в Україну як країну призначення в'їжджали транспортні засоби, упродовж 2016-2018 рр. становили Румунія, Сербія, Туреччина (з 2017 р. – Італія). Сумарно у 2018 р. на них припадало 92,6% усіх переміщених через ПП «Дякове» «в Україну» як країну призначення транспортних засобів (в т. ч., з походженням з Румунії – 54,1%, з Сербії – 35,9%, з Італії – 2,7%). Частка жодної іншої країни, яка була вказана як країна відправлення транспортних засобів, що прямували до України як країни призначення, не перевищувала 2%. Варто вказати на стійку тенденцію до зростання упродовж 2016-2018 рр. частки транспортних засобів, які прямували з Румунії як країни відправлення до України як країни призначення (на 6,67 % у 2018 р., порівняно із 2016 р.) (рис. 4.30).



**Рис. 4.30. Структура потоку транспортних засобів, які в'їжджали через ПП «Дякове» в Україну як країну призначення, і вказали країну відправлення, за основними країнами відправлення, %**

Найбільша частка переміщених транзитних транспортних засобів через ПП «Дякове» в напрямі виїзду «з України» упродовж 2016-2018 рр. припадала на транзитні потоки з Росії в Сербію (так, у 2018 р. – 59,5% усього транзитного потоку транспортних засобів, переміщених через ПП «Дякове» у напрямі виїзду «з України»), з Росії в Румунію (11,5%), з Білорусі в Румунію (7,5%), з Білорусі в Сербію (6,9%) і з Росії в Австрію (2,8%). Сумарно вказані п'ять основних напрямів транзитних потоків у 2018 р. становили 88,2% усіх транзитних транспортних засобів, переміщених через ПП «Дякове» у напрямі виїзду «з України». При цьому простежувалось стійке зростання у 2016-2018 рр. частки (в загальному транзитному потоці через ПП «Дякове» у напрямі виїзду «з України») транзитного потоку транспортних засобів з Росії до Сербії (на 4,55% у 2018 р., порівняно з 2016 р.), і стійкий спад частки транзитних потоків з Росії до Румунії та Австрії (рис. 4.31).



**Рис. 4.31. Структура транзитних потоків транспортних засобів через ПП «Дякове» у напрямі виїзду «з України» за країнами відправлення і призначення, %**

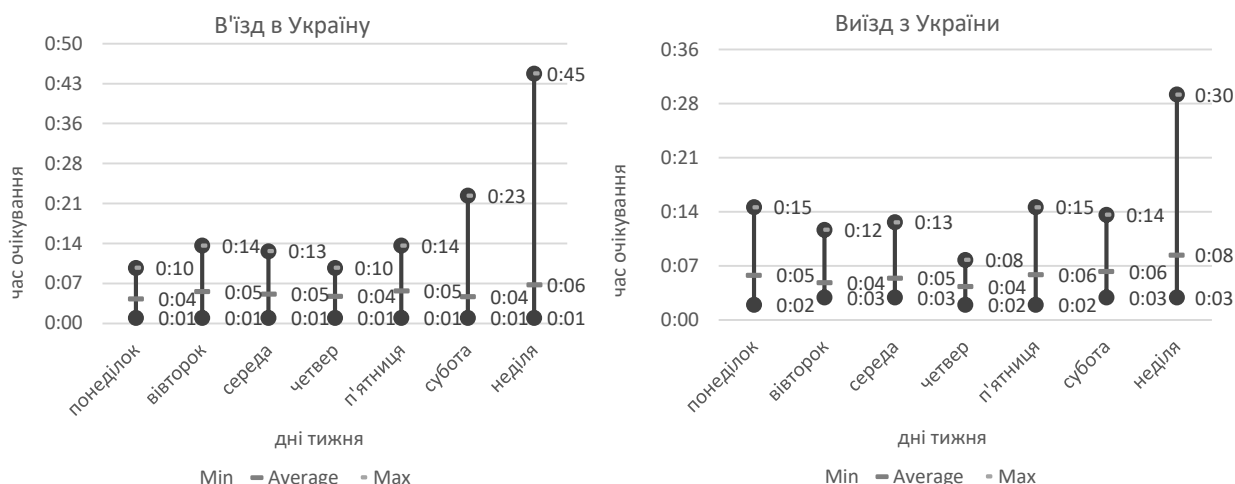
Найбільша частка переміщених транзитних транспортних засобів через ПП «Дякове» в напрямі в'їзду в Україну упродовж 2016-2018 рр. припадала на транзитний потік з Сербії в Росію (у 2018 р. – 75,4% усіх транзитних транспортних засобів, переміщених через ПП «Дякове» у напрямі в'їзду «в Україну»), з Румунії в Росію (9,6%), з Сербії в Білорусь (4,7%), з Македонії в Росію (1,5%) і з Румунії в Білорусь (1,0%). Сумарно вказані п'ять основних напрямів транзитних потоків у 2018 р. становили 92,2% усіх транзитних потоків транспортних засобів, переміщених через ПП «Дякове» у напрямі виїзду «з України» (рис. 4.32).



**Рис. 4.32. Структура транзитних потоків транспортних засобів через ПП «Дякове» у напрямі в'їзду «в Україну» за країнами відправлення і призначення, %**

**Час очікування на кордоні.** За результатами спостереження часу очікування транспортних засобів на ПП «Дякове», яке проводилось упродовж 21.07.2019 – 26.08.2019, встановлено, що середній час очікування легкового транспорту, який в'їжджав в Україну через ПП «Дякове», становив 5 хв. і коливався від 1 хв. (найменший час очікування) до 45 хв. (найбільший, однак, такий довгий час очікування був зафіксований лише 24 та 25 серпня і пов'язаний із збігом вихідних і Дня незалежності України, в результаті чого понеділок був неробочим днем). Загалом же максимальний час очікування легкового транспорту при в'їзді «в Україну» не перевищував 14 хв.

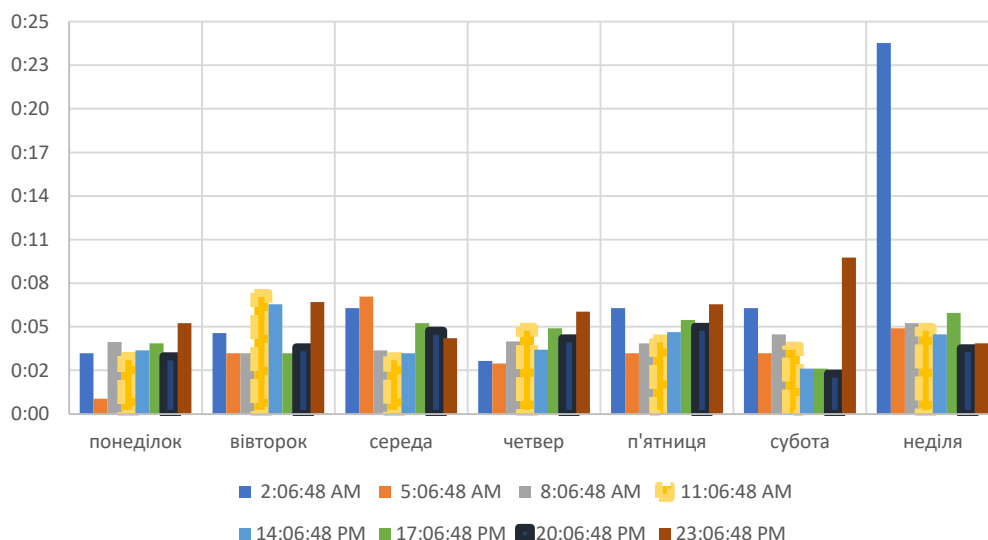
Середній час очікування легкового транспорту, який виїжджав «з України» через ПП Дякове, становив 5 хв. і коливався від 2 хв. (найменший час очікування) до 30 хв. (найбільший, який також був зафіксований 25 серпня і пов'язаний із збігом вихідних і Дня незалежності України). В інші дні максимальний час очікування при виїзді «з України» не перевищував 15 хв. (рис. 4.33).



**Рис. 4.33. Час очікування легкового транспорту при в'їзді «в Україну» та виїзді «з України» через ПП «Дякове», год.**

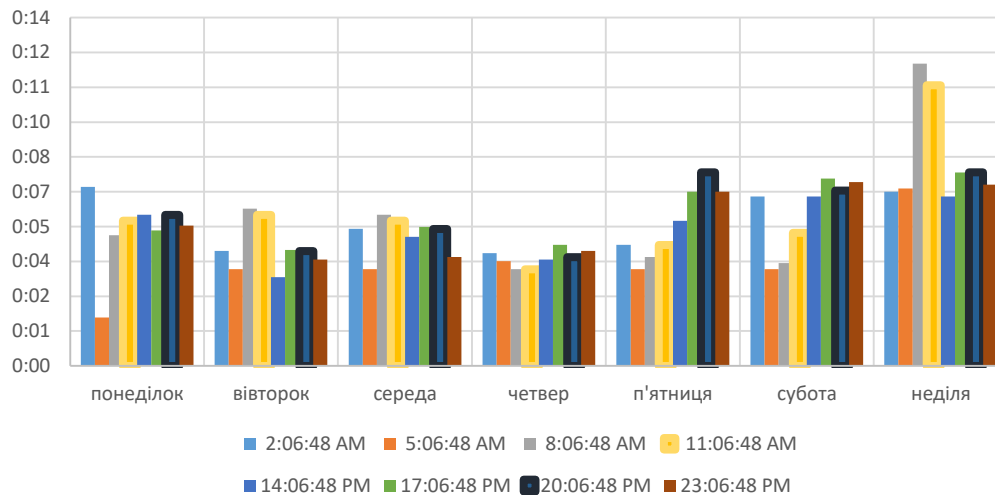
У розрізі днів тижня та часу доби час очікування легкового транспорту, який в'їжджав «в Україну», в усі дні здебільшого коливався в межах 4-6 хв. (не враховуючи 25 серпня). Незначне відхилення у бік збільшення часу очікування мало місце по вівторках з 11:00 до 14:00 (у середньому 8 хв.) та практично у всі дні у нічний час (до 5:00) – у середньому 7 хв.

Дещо інша ситуація із часом очікування легкового транспорту, який виїжджав «з України». Упродовж понеділка-п'ятниці до 17:00 середній час очікування коливався здебільшого в межах 4-6 хв., а починаючи з 17:00 п'ятниці і до ранку понеділка він збільшувався до 7-8 хв. (особливо у післяобідню пору), що скоріш за все пов'язано із напливом туристів, які виїжджають на вихідні за кордон (рис. 4.34 - 4.35).



**Рис. 4.34. Час очікування легкового транспорту при в'їзді «в Україну» через ПП «Дякове» за днями тижня та часом доби, год**



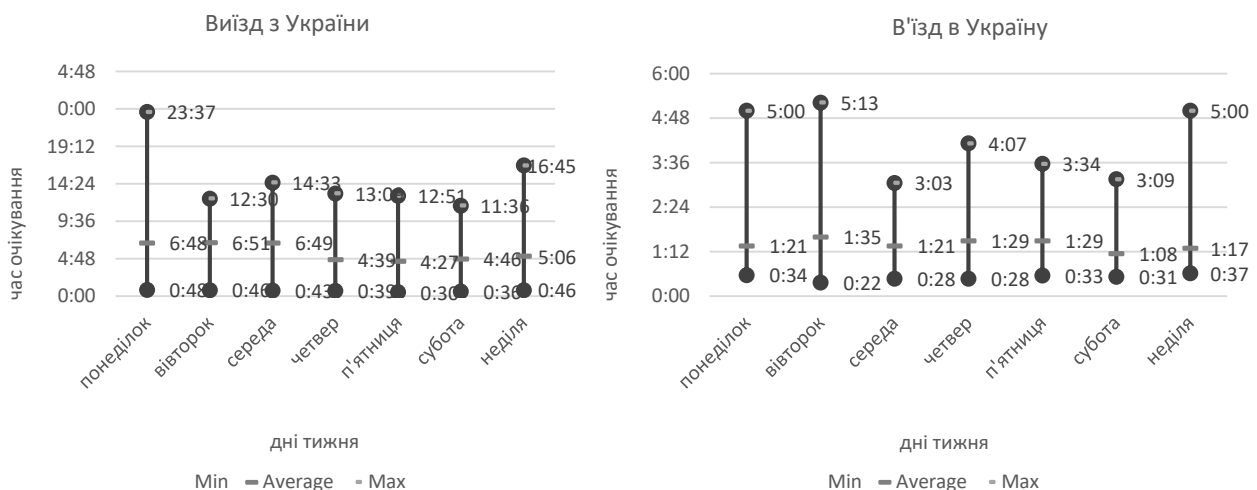


**Рис. 4.35. Час очікування легкового транспорту при виїзді «з України» через ПП «Дякове» за днями тижня та часом доби, год**

Час очікування *вантажного транспорту* на проходження українсько-румунського кордону через ПП «Дякове», як на в'їзд, так і на виїзд, був значно тривалішим за аналогічні показники для легкового транспорту, що може бути наслідком перевищення проектної пропускної спроможності ПП «Дякове».

Середній час очікування вантажного транспорту, який в'їжджав «в Україну» через ПП «Дякове», становив 1 год. 23 хв., і коливався від 22 хв. (найменший час очікування) до 5 год. (найбільший). Найдовше (до 5 год.) на проходження кордону при в'їзді «в Україну» вантажівок очікували по понеділках, вівторках та неділях.

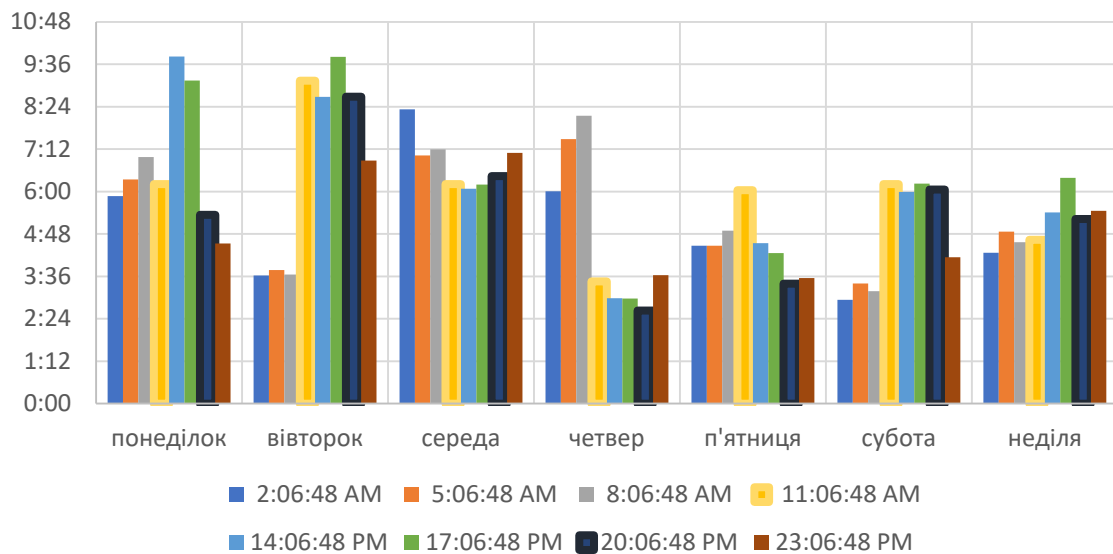
Середній час очікування вантажного транспорту, який виїжджав «з України» через ПП «Дякове», становив 5 год. 38 хв., і коливався від 30 хв. (найменший час очікування) до 23 год. 37 хв. (найбільший). Найдовше на проходження кордону при виїзді «з України» вантажівок очікували по понеділках (до 23 год.) та неділях (17 год.) (рис. 4.36).



**Рис. 4.36. Час очікування вантажного транспорту при в'їзді «в Україну» та виїзді «з України» через ПП «Дякове», год.**

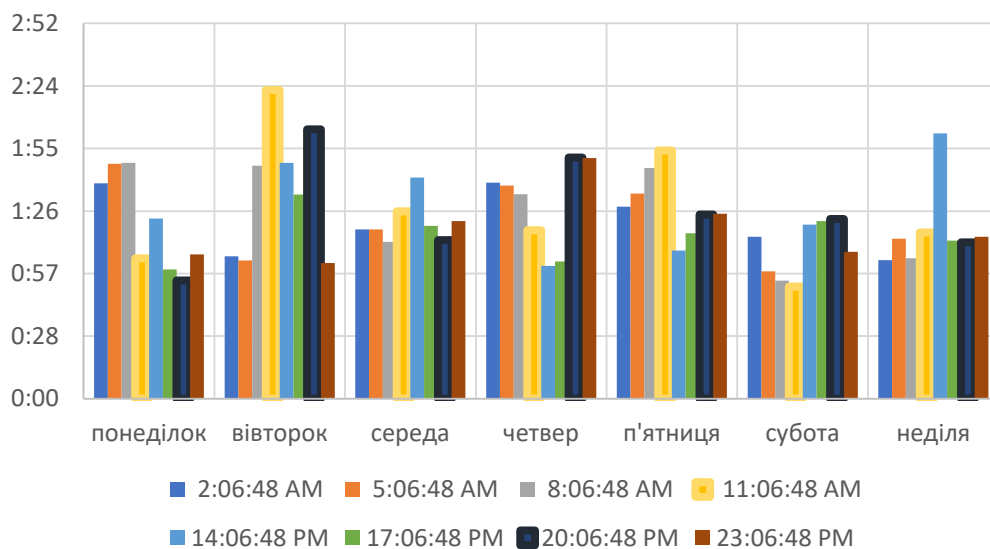
У розрізі днів тижня та часу доби найдовший час очікування вантажного транспорту, який в'їжджав «в Україну», припадав на 11.00 (час очікування – 2 год. 22 хв.) та 20.00 (час

очікування – 2 год. 04 хв.) по вівторках та 14.00 (час очікування – 2 год. 02 хв.) по неділях. У інший час доби жодного дня тижня не було зафіксовано середній час очікування вантажного транспорту, який би перевищував дві години (рис. 4.37).



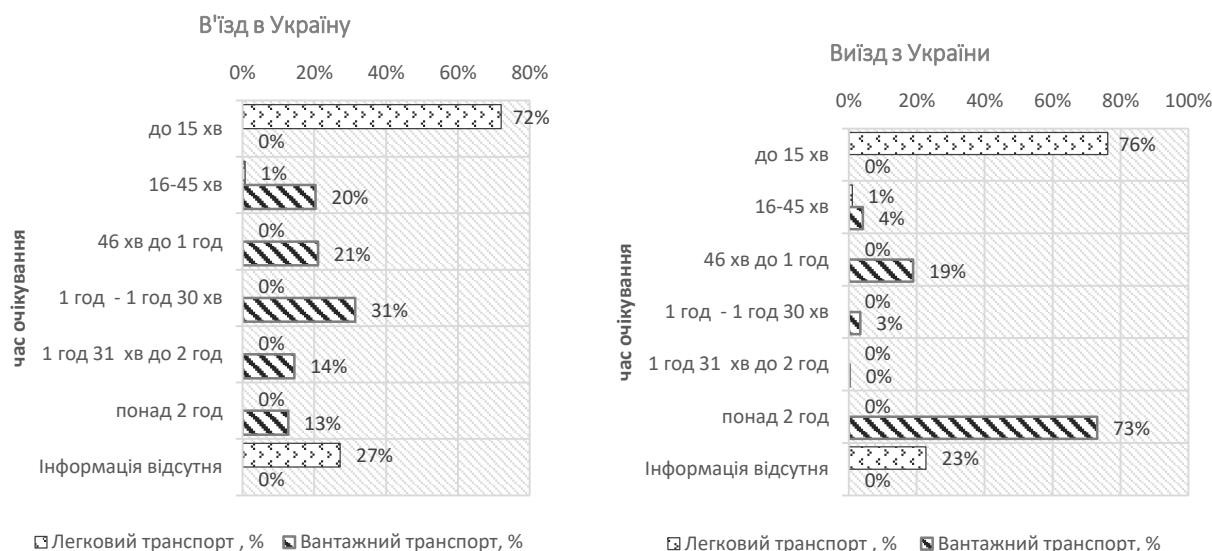
**Рис. 4.37. Час очікування вантажного транспорту при в'їзді «в Україну» через ПП «Дякове» за днями тижня та часом доби, год**

У розрізі днів тижня та часу доби найдовший час очікування вантажного транспорту, який виїжджав «з України», був з 14:00 до 17:00 по понеділках (понад 9 годин) та з 11:00 до 20:00 по вівторках (понад 9 годин), а найменший – з 14:00 до 20:00 по четвергах (менше 3 годин) (рис. 4.38).



**Рис. 4.38. Час очікування вантажного транспорту при виїзді «з України» через ПП «Дякове» за днями тижня та часом доби, год**

Найчастіше час очікування вантажного транспорту, який в'їжджав «в Україну», тривав від 1 год. до 1 год. 30 хв. (31% усіх вантажних транспортних засобів, які в'їжджали «в Україну» через ПП «Дякове»), а на виїзд – понад 2 години (73% усіх вантажних транспортних засобів, які виїжджали «з України» через ПП «Дякове»). Натомість легкові транспортні засоби очікували як на в'їзд, так і на виїзд, до 15 хв. (рис. 4.39).



**Рис. 4.39. Середній час очікування на кордоні для перетину через ПП «Дякове»**

*Аналіз діяльності ПП «Дякове»* щодо пропуску транспортних засобів, громадян та вантажів упродовж 2015 - I півріччя 2019 рр. дозволяє констатувати:

1) значне перевищення (понад 60%) фактично пропущених вантажних транспортних засобів над проектною пропускною спроможністю, яке, у свою чергу, збільшує час очікування на проходження кордону вантажними транспортними засобами (здебільшого перевищує 2 години, особливо по неділях, понеділках і вівторках). Тривале очікування на проходження кордону може бути однією з причин зменшення у 2018 р. кількості вантажних транспортних засобів, які перетинали українсько-румунський кордон на ділянці Закарпатської області, порівняно з 2016-2017 рр. (а також вантажів, порівняно з 2017 р.);

2) низька активність переміщення автобусів (в середньому менше одного на в'їзд і одного на виїзд за добу, при проектній пропускній спроможності 60 автобусів за добу). Недовантаження пропускного пункту автобусами мало місце навіть у пікові місяці (липень, серпень) – менше 5 за добу. Ймовірною причиною може бути неналежний стан під'їзних доріг до ПП «Дякове» на українській території;

3) перевищення фактично пропущених громадян над проектною пропускною спроможністю пропускного пункту в середньому більш, ніж на 24% (і це за низької завантаженості пропускного пункту автобусами).

Такі тенденції засвідчують необхідність «розвантаження» ПП «Дякове» громадянами і, особливо, вантажними транспортними засобами, які перетинають українсько-румунський кордон на ділянці у Закарпатській області, яке може бути зроблено або шляхом розширення пропускних характеристик ПП «Дякове», або шляхом створення умов для перенаправлення їх – громадян та транспортних засобів – на інші пропускні пункти (в т. ч., і через відкриття нових пунктів пропуску на українсько-румунському кордоні в Закарпатській області).

#### **4.3. Аналіз функціонування ПП «Дякове - Халмеу» (станція «Дяково»)**

*Пункт пропуску «Дякове»* (станція «Дяково») - цілодобовий пункт пропуску на кордоні України з Румунією, призначений для вантажного залізничного сполучення. Пункт пропуску «Дякове» входить до складу митного посту «Виноградів» Чопської митниці.

Через пункт пропуску «Дякове» проходить дві залізничні колії, які накладаються одна на одну, що зумовлює пропуск поїздів лише по чергово. Пункт пропуску обладнаний містком для огляду вагонів.

Проектна пропускна спроможність за добу: 200 вагонів.

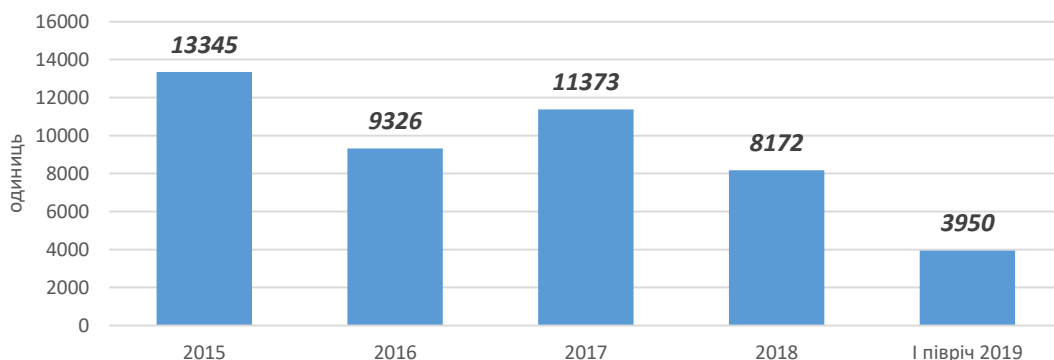
Діяльність пункту пропуску забезпечують: територіально-галузеве об'єднання «Львівська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»; ВСП «Ужгородська дирекція залізничних перевезень» (митно-брокерські послуги).

Суміжним пунктом пропуску з румунської сторони є «Халмеу», розташований в с. Халмеу.

З українського боку залізничні шляхи до пропускного пункту «Дякове» проходять через дільничну залізничну станцію Ужгородської дирекції Львівської залізниці Батьово, яка розташована на перетині ліній Стрий-Батьово-Чоп та Батьово-Солотвино І. У свою чергу, з станції Батьово через станцію Стрий залізничні шляхи ведуть на Львів, Тернопіль та Івано-Франківськ.

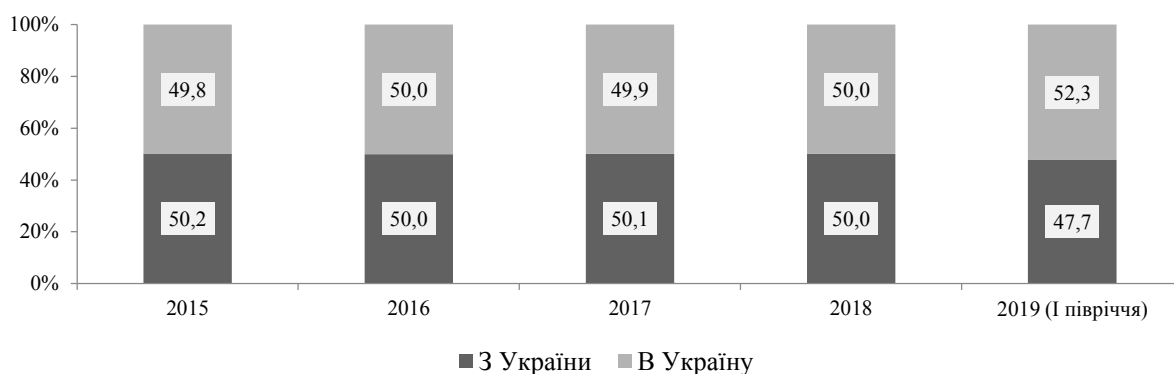
Залізничний шлях, який проходить через пропускний пункт «Дякове», з румунського боку проходить через міста Халмеу, Сату-Маре, Орадя, Арад і виходить на міжнародний залізничний вантажний коридор, який є частиною мережі TEN-T, RFC-7 (Orient/East-Med), що проходить через Німеччину, Чехію, Словаччину, Угорщину, Румунію, Болгарію, Грецію. В перспективі залізничний шлях, який проходить через пропускний пункт «Дякове», на румунській стороні потраплятиме і в міжнародний залізничний вантажний коридор RFC-9 (Czech-Slovak/Rhine-Dunabe) після його розширення.

За період 2015-2018 рр. **середньорічна кількість пропущених** (сумарно на в'їзд і виїзд) через пункт пропуску «Дякове» (станція «Дяково») **вагонів** склала 10,6 тис. од. Найбільше було пропущено в 2015 р. (13,3 тис. вагонів), найменше – в 2018 р. (8,2 тис. вагонів). Річне середньодобове навантаження з пропуску вантажних вагонів в цих роках відповідно було найбільшим (36,5 вагонів за добу в 2015 р.) і найменшим (21,6 вагонів за добу у 2018 р.) (рис. 4.40).



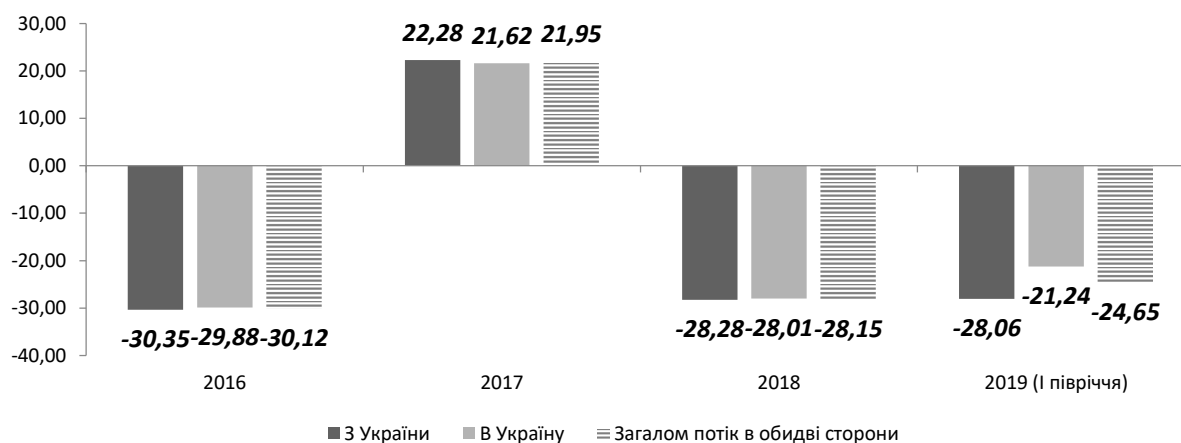
**Рис. 4.40. Вантажні вагони, пропущені через ПП «Дякове» (станція «Дяково»), од.**

У структурі потоків через ПП «Дякове» (станція «Дяково») в усі роки упродовж періоду 2015-2018 рр. потоки на виїзд і на в'їзд були практично однаковими. А от в I півріччі 2019 р. на 4,6 % переважав потік на в'їзд (в Україну) (рис. 4.41).



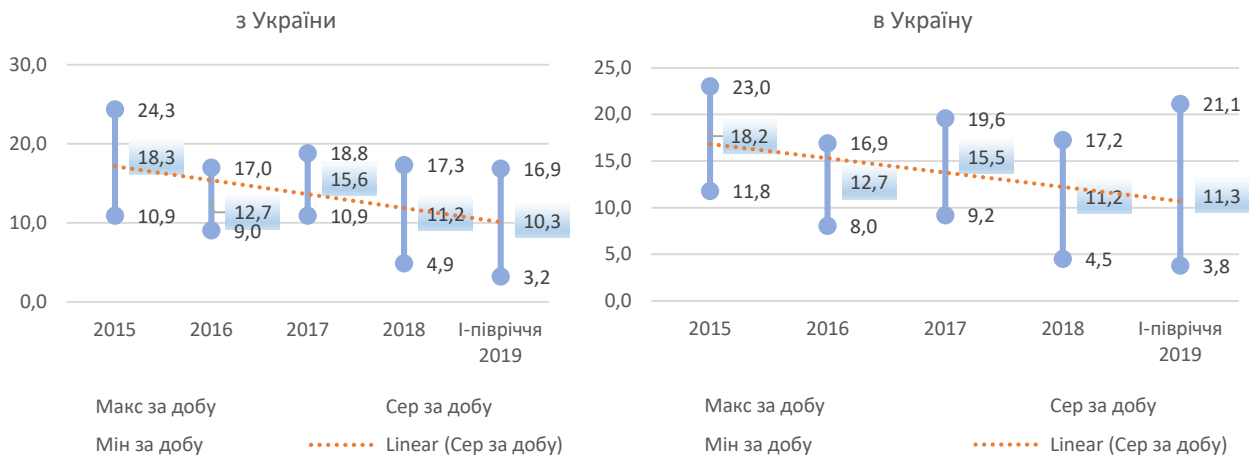
**Рис. 4.41. Структура потоку вантажних вагонів через ПП «Дякове», %**

Річна динаміка середньодобового потоку вантажних вагонів через ПП «Дякове» (станція «Дяково») упродовж 2015-2019 рр. не мала чіткої тенденції. За зростанням у 2017 р. (сумарні потоки на в'їзд і на виїзд зросли на 22,0%, порівняно з 2016 р., через зменшення потоків у 2016 р.) почався спад, який тривав у 2018-2019 рр. Так, у I півріччі 2019 р. (порівняно з відповідним періодом 2018 р.) сумарні потоки на в'їзд і на виїзд знизились на 24,7%, причому потоки на виїзд «з України» знизились на 28,1%, а на в'їзд – на 21,2% (рис. 4.42).



**Рис. 4.42. Темп приросту/зниження потоків вантажних вагонів через ПП «Дякове» (станція «Дяково»), %**

Слід відзначити, що річне середньодобове навантаження на виїзд «з України» є практично аналогічним середньодобовому навантаженню на в'їзд «в Україну» (наприклад, в 2018 р. було пропущено в середньому 11,2 вагони за добу в напрямі на виїзд «з України», і стільки ж – в напрямі в'їзду «в Україну»). Виключенням є I півріччя 2019 р., коли спостерігалось перевищення середньодобового навантаження на в'їзд «в Україну» над відповідним показником на виїзд «з України» (на 1 вагон за добу) (рис. 4.43).



**Рис. 4.43. Кількість пропущених вантажних вагонів «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), од.**

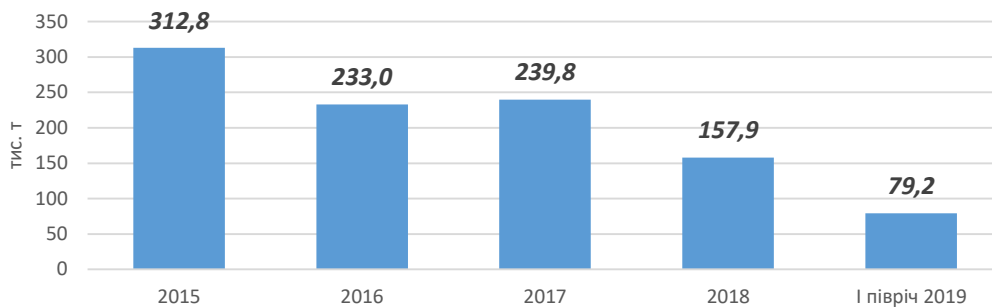
У жодному місяці аналізованого періоду не було зафіксовано перевищення фактично пропущених вагонів через пункт пропуску «Дякове» (станція «Дяково») над проектною добовою пропускною спроможністю. Найвища завантаженість була зафіксована у травні і серпні 2015 р. (23% від проектної пропускної спроможності). А починаючи з грудня 2015 р. і аж до червня 2019 р., фактична завантаженість пункту пропуску «Дякове» (станція «Дяково») не досягала навіть 20% проектної добової пропускної спроможності.

У помісячному зрізі чіткої тенденції щодо середньодобової завантаженості пункту пропуску «Дякове» (станція «Дяково») вантажними вагонами не встановлено. А річне середньодобове навантаження вантажними вагонами, які виїжджали «з України» та які в'їжджали «в Україну», було практично однаковим (рис. 4.44).



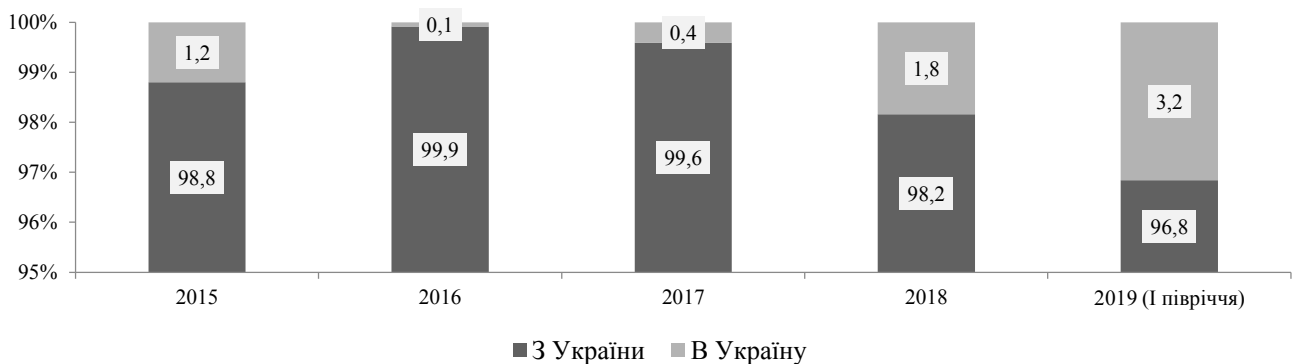
**Рис. 4.44. Рівень добової завантаженості ПП «Дякове» (станція «Дяково») вантажними вагонами у розрізі місяців (факт/проект), %**

За період 2015-2018 рр. *середньорічна кількість пропущених* (сумарно на в'їзд і виїзд) через пункт пропуску «Дякове» (станція «Дяково») *вантажів ввезених-вивезених залізничним транспортом* становила 235,9 тис. т. Найбільше було пропущено в 2015 р. (312,8 тис. т), найменше – в 2018 р. (157,9 тис. т). Річне середньодобове навантаження з пропуску вантажів у цих роках було найбільшим у 2015 р. - 0,85 тис. т за добу і найменшим у 2018 р. - 0,43 тис. т за добу (рис. 4.45).



**Рис. 4.45. Вантажі, пропущені через ПП «Дякове» (станція «Дяково»), тис. т**

Однак практично весь потік вантажів (у 2015-2018 рр. понад 98% загального вантажопотоку, який проходив через ПП «Дякове» (станція «Дяково»), у I півріччі 2019 р. – 97%) йшов в напрямі на виїзд «з України». Це означає, що вагони (потоки, яких практично зрівноважені на виїзд і на в'їзд) повертались «в Україну» порожніми (рис. 4.46).



**Рис. 4.46. Структура потоку вантажів через ПП «Дякове» (станція «Дяково»), %**

Таким чином, аналіз завантаження пункту пропуску «Дякове» (станція «Дяково») вантажними вагонами у 2015 – I півріччі 2019 рр. засвідчив, що рівень завантаженості становив всього 20% проектної пропускної спроможності. При цьому, за збалансованих потоків вагонів на в'їзд і на виїзд переміщення вантажів відбувалось практично повністю в напрямі вивозу «з України». Протягом 2015 – 2018 рр. середній темп зниження потоків вантажних вагонів через цей пункт пропуску становив -15,1%, а вантажів - -20,4%

#### **4.4. Аналіз функціонування ПП «Хижа – Тарна Марє»**

**Пункт пропуску «Хижа»** - місцевий піший пункт пропуску на кордоні з Румунією, розташований у с. Хижа Виноградівського району Закарпатської області безпосередньо на кордоні з Румунією. Відстань до Виноградова (райцентру) становить близько 18 км, до Ужгорода (обласного центру) – 112 км. У с. Хижа проживає понад 1,7 тис. осіб. ПП «Хижа» призначений для пропуску громадян, які проживають у прикордонних районах і повітах, за спрощеним режимом перетинання державного кордону.

Проектна пропускна спроможність за добу: 100-150 громадян.

Суміжним пунктом пропуску з румунської сторони є «Тарна-Марє», розташований в с. Тарна-Марє (село у повіті Сату-Марє в Румунії. Адміністративний центр комуни Тарна-Марє. Село розташоване на відстані 463 км на північний захід від Бухареста, 40 км на

північний схід від Сату-Маре, 149 км на північ від Клуж-Напоки). У с. Тарна-Маре проживає понад 2 тис. осіб.

Пропуск громадян у ПП «Хижа - Тарна Маре» було *призупинено з серпня 2005 року*, у зв'язку з руйнуванням внаслідок підтоплення пішохідного містка через р. Тур. У 2007 р. вказаний місток було відновлено, проте румунська сторона відмовилась відновлювати рух в цьому пункті пропуску через відсутність на суміжній стороні відповідної інфраструктури та відчутне зменшення інтенсивності руху громадян. До моменту призупинення пропуску громадян в цьому пункті пропуску, він працював тричі на тиждень (понеділок, середа, п'ятниця) з 9:00 до 17:00 год.

Разом з цим, вказаний пункт пропуску не є офіційно закритим, у відповідності до «Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 р. № 751.

**Транспортне сполучення.** Пункт пропуску «Хижа» сполучається через автомобільну дорогу:

– С 070305 (Теково - Хижа) з О 070306 (Виноградів – Теково - Неветленфолу) та сполучається з міжнародною автомобільною дорогою М-23 (шлях міжнародного значення Берегове - Виноградів-кордон з Румунією).

Проте під'їзні шляхи потребують капітального ремонту відповідно 7,5 і 8,6 км.

Пункт пропуску виконував важливу роль у забезпеченні комунікації для румунської спільноти України (складає понад 32 тис. осіб, які компактно проживають у дев'яти населених пунктах Тячівського та чотирьох Рахівського районів), а також української спільноти в Румунії (складає понад 50 тис осіб, більша частина яких проживає у повіті Марамуреш). Зазначені райони та повіт територіально наближені до пункту пропуску «Хижа». А сам пункт пропуску призначений для пропуску громадян, які проживають у прикордонних районах і повітах, за спрощеним режимом перетинання державного кордону.

**Висновок.** Зважаючи на перспективи розвитку транскордонної співпраці між Україною та Румунією, а також розвитку комунікації румунської нацменшини в Україні та української нацменшини в Румунії, які компактно проживають в прикордонних районах, вважаємо за доцільне відновлення роботи пункту пропуску «Хижа». Водночас це можливо за наступних умов:

- зміна статусу пункту пропуску з місцевого на міжнародний, що дозволить збільшити кількість громадян, які зможуть користуватись цим пунктом пропуску;
- капітальний ремонт об'єктів інфраструктури та під'їзних шляхів до пункту пропуску на українській стороні;
- узгодження з румунською стороною питання перенесення пункту перетину кордону із району прикордонного знаку 134 у район прикордонного знаку 135, що дозволить забезпечити пішохідний рух громадян без використання мостового переходу;
- розбудова відповідної інфраструктури пункту пропуску на румунській стороні.



#### 4.5. Аналіз функціонування ПП «Тересва – Кимпулунг ла Тиса»

**Пункт пропуску «Тересва»** - міжнародний залізничний вантажно-пасажирський пункт пропуску на кордоні з Румунією, розташований на станції Тересва регіональної філії «Львівська залізниця» (знаходиться у с. Грушово Тячівського району Закарпатської області за 1 км від державного кордону). Відстань до Тячева (райцентру) становить близько 16 км, до Ужгорода (обласного центру) – 155 км. У с. Грушово проживає понад 5,8 тис. осіб. Призначений для пропуску вантажів та пасажирів залізничним транспортом.

Проектна пропускна спроможність за добу: 8 потягів.

Суміжним пунктом пропуску з румунської сторони є «Кимпулунг ла Тиса», розташований в комуні Кимпулунг ла Тиса (у повіті Марамуреш в Румунії. До складу комуни входить єдине село Довге Поле). Комуна розташована на відстані 433 км на північний захід від Бухареста, 38 км на північ від Бая-Маре, 135 км на північ від Клуж-Напоки. В комуні Кимпулунг ла Тиса проживає близько 4,5 тис. осіб.

Станом на теперішній час **пункт пропуску «Тересва» не функціонує**. У пункті пропуску «Тересва - Кимпулунг на Тисі» рух поїздів було припинено з 17.10.2008 р.

Разом з цим, вказаний пункт пропуску не є офіційно закритим, у відповідності до Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 р. № 751.

З українського боку залізничні шляхи до пропускного пункту «Тересва» проходять через дільничну залізничну станцію Ужгородської дирекції Львівської залізниці Батьово, яка розташована на перетині ліній Стрий-Батьово-Чоп та Батьово-Солотвино І. У свою чергу, з станції Батьово через станцію Стрий залізничні шляхи ведуть на Львів, Тернопіль та Івано-Франківськ.

Залізничний шлях, який проходить через пропускний пункт «Тересва», з румунського боку проходить через міста Сігет, Дей, Теіус, Алба Луліа, Сібіу. За умови розширення міжнародного залізничного вантажного коридору RFC-9 (Czech-Slovak/Rhine-Dunabe) в перспективі залізничний шлях, який проходить через пропускний пункт «Тересва», на румунській стороні потраплятиме в цей коридор.

На даний час стан інфраструктури незадовільний. Ремонту потребують:

- головна колія перегону та залізничний міст через р. Тиса,
- пасажирська платформа,
- огороження території станції,
- будівля митниці з приміщенням квиткових кас.

До 17.10.2008 р. через пункт пропуску курсував пасажирський поїзд за маршрутом «Тересва – Сігет» тричі на тиждень (понеділок, середа, п'ятниця). Завантаженість дизель-поїздів №6902/6901, 6906/6905 сполученням Тересва-Сігет, що курсували у графіку руху на 2006/2007 рр., складала в середньому 25-30%.

За час курсування на дільниці Тересва-Сігет зазначені поїзди неодноразово затримувались прикордонними та митними службами Румунії з причини порушень пасажирами діючого законодавства при перетині державного кордону, приховування забороненого для вивозу товару у технологічних порожнинах вагонів, що приводило до руйнування внутрішнього обладнання вагонів та додатковим збиткам. Для запобігання

погіршення міжнародного іміджу України та втрати державного майна, враховуючи відсутність пасажиропотоку було відмінено курсування поїздів за вказаним маршрутом<sup>21</sup>.

Наявна інформація щодо пропускної діяльності пункту пропуску «Тересва» впродовж 1999-2000 рр. свідчить про зменшення кількості пропущених вагонів та громадян як у абсолютних, так і відносних показниках. Частка пропущених вагонів через даний пункт пропуску складала 1,15% та 0,86% від усієї кількості вагонів, які пропущені через усі пункти пропуску Закарпатської митниці, у 1999 та 2000 рр. відповідно (табл. 4.6).

**Таблиця 4.6**

**Основні показники роботи пункту пропуску «Тересва» за 1999-2000 рр.**

Показники	1999 р.		2000 р.	
	У абсолютних значеннях	Частка від загальних обсягів по Закарпатській митниці, %	У абсолютних значеннях	Частка від загальних обсягів по Закарпатській митниці, %
Кількість пропущених вагонів, одиниць	6500	1,15	5787	0,86
Кількість пропущених громадян, всього осіб	70491	7,89	62351	5,58
Кількість пропущених громадян з декларуванням, осіб	1153	0,83	1979	1,00
Кількість пропущених громадян без декларування, осіб	69338	9,19	60372	6,56

Зважаючи на проектну пропускну спроможність пункту пропуску «Тересва» - 8 потягів на добу – можна говорити про достатньо низький рівень завантаженості пункту пропуску – не більше 25%.

З огляду на низький рівень завантаженості пропускного пункту «Тересва» в період його функціонування та його незадовільний технічний стан на даний момент (за інформацією ПАТ «Укрзалізниця» відновлення сполучення через пункт пропуску вимагає капіталовкладень в обсязі близько 12 млн грн станом на 28.02.2017 р., що є економічно нерентабельним зважаючи на відсутність передумов для збільшення пасажирських та вантажопотоків у цьому напрямку) вважаємо недоцільним відновлення його функціонування. Додатково слід зауважити, що українська сторона не володіє інформацією щодо технічного стану колії 1520 мм на перегоні Тересва – Кимпулунг – Сігет.

#### **4.6. Аналіз функціонування ПП «Солотвино – Сігету Мармаціей»**

**Пункт пропуску «Солотвино»** - постійнодіючий цілодобовий пункт пропуску на кордоні з Румунією, розташований у смт. Солотвино Тячівського району (практично на межі з Рахівським районом) Закарпатської області, за 250 м від державного кордону. Відстань до Тячева (райцентру) становить близько 24 км, до Ужгорода (обласного центру) – 165 км. У смт. Солотвино проживає понад 8,8 тис. осіб. Пункт пропуску «Солотвино» призначений для пропуску автомобілів, які здійснюють пасажирські перевезення пасажиромісткістю не більше

<sup>21</sup> Інформація згідно запиту про отримання публічної інформації від 17.10.2019 р. № ЦЦЛ-15/800, АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

9 посадкових місць (включаючи місце водія) та вантажопідйомністю до 3,5 т, а також пішоходів.

Суміжним пунктом пропуску з румунської сторони є «Сігету-Мармаціей», розташований в м. Сігету-Мармаціей (друге за розміром місто в жудеці Мармарош). Сігету-Мармаціей розташоване на відстані 582 км від Бухареста (столиці), 64 км від Бая-Маре (адміністративний центр жудецу [області] Мармарош). В с. Сігету-Мармаціей проживає понад 37,6 тис. осіб.

До пункту пропуску «Солотвино» веде автошлях національного значення Н-09 (Мукачеве – Івано-Франківськ – Рогатин – Львів (через Рахів)), а також дорога місцевого значення С 070902 (Верхнє Водяне – Солотвино).

З румунського боку через Сігету-Мармаціей проходять дороги національного значення: DN18 (Бая-Маре – Сігету-Мармаціей – Борша – Якобені) та DN18 (Сігету-Мармаціей – Кимпулунг-ла-Тиса – Негрешті-Оаш – Сату-Маре – Карей – Орадя), яка дотична до загальноєвропейських доріг E81 (Мукачеве – Халмеу – Сату-Маре – Залеу – Клуж-Напока – Турда – Себеш – Сібіу – Пітешть – Бухарест – Констанца) та E671 (Тимишоара – Арад – Орадя – Сату-Маре – Ливада).

Пункт пропуску «Солотвино» оснащений 4 смугами для легкових автомобілів. Проте мостовий перехід через річку Тиса, по якій проходить державний кордон, розрахований лише на одну смугу руху (умова збереження історичної самобутності мосту). Тому, міст може пропускати автотранспортний потік лише у реверсивному режимі (пункт пропуску обладнано світлофорами для регулювання в'їзду автотранспорту на територію України та виїзду з неї по одній смузі). Під'їзні дороги до пропускного пункту «Солотвино» з смт. Солотвино мають дві смуги, стан яких – задовільний.

**Проектна пропускна спроможність** пункту пропуску «Солотвино» за добу становить 1500 легкових автомобілів і 3000 громадян. За період 2015-2018 рр. річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» демонструвала постійну тенденцію до зростання як за категорією «громадяни», так і за категорією «легкові автомобілі». Загалом же у 2018 р., порівняно з 2015 р., річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» зросла за категорією «громадяни» на 47,4%, а легкових автомобілів – на 56,4% (табл. 4.7).

**Таблиця 4.7**

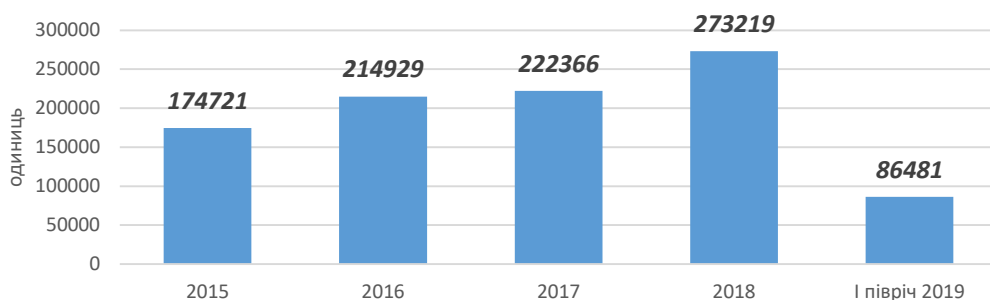
**Середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино»**

Категорія	Проектна (доба)	2015		2016		2017		2018		6 міс. 2019	
		Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%	Факт	%
Громадяни	3500	1880	53,7	2110	60,3	2668	76,2	2771	79,2	2047	58,5
Легкові автомобілі	1500	477	31,8	587	39,1	608	40,5	747	49,8	473	31,5

Річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» за категорією «громадяни» упродовж 2015-2018 рр. була вищою, ніж за категорією «легкові автомобілі». Проте ані за першою, ані за другою категоріями фактична річна середньодобова пропускна завантаженість ПП «Солотвино» не перевищувала проектну пропускну спроможність: за категорією «громадяни» у 2018 р. середньодобова пропускна завантаженість становила 49,8% від проектної пропускної спроможності, а за категорією «легкові автомобілі» – 79,2%.

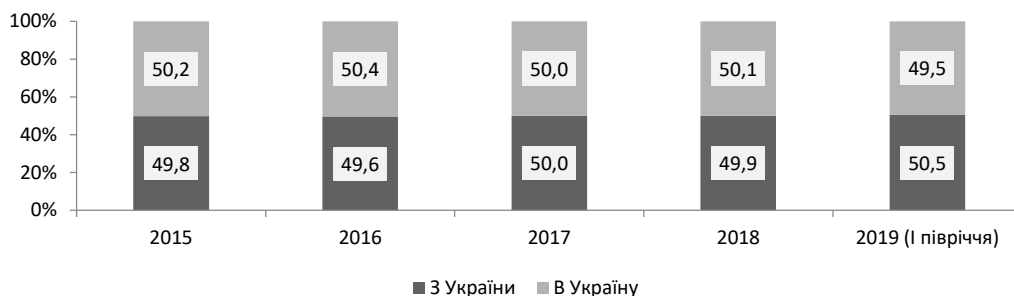
За останні чотири роки (2015-2018 рр.) середньорічна кількість пропущених (сумарно на в'їзд і виїзд) **легкових автомобілів** склала 221,3 тис. од. Найбільше було пропущено в 2018 р. (273,2 тис. легкових автомобілів), найменше – в 2015 р. (174,7 тис. легкових автомобілів). Відповідно у зазначених роках спостерігалось найбільше і найменше річне середньодобове

навантаження з пропуску легкових автомобілів (у 2018 р. – 747 легкових авто за добу, у 2015 р. – 477 легкових авто за добу) (рис. 4.47).



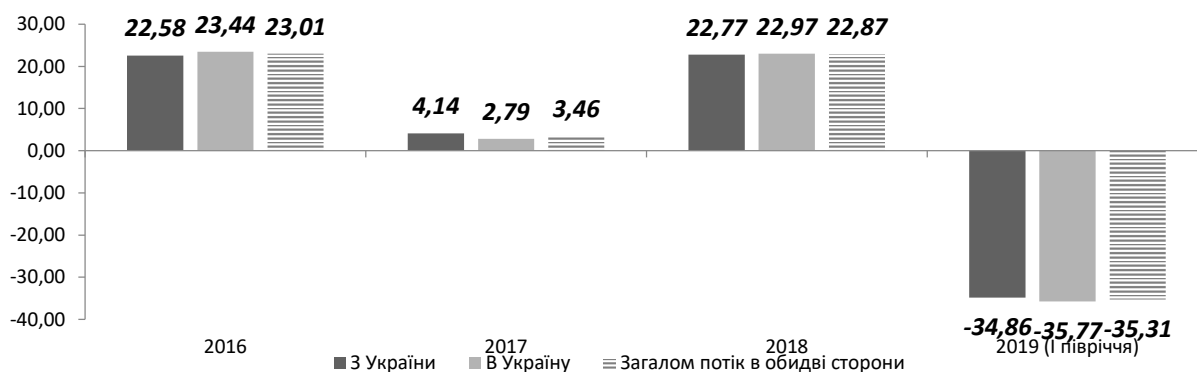
**Рис. 4.47. Легкові автомобілі, пропущені через ПП «Солотвино», од.**

Слід відзначити, що структура потоку легкових автомобілів через ПП «Солотвино» є практично однаковою. Найімовірнішим поясненням цього може бути щоденне переміщення громадян (здебільшого жителів прикордонних територій) на автомобілях на роботу в Румунію і в зворотному напрямі – додому «в Україну», а також ввезення «в Україну» легкових автомобілів «на євробляхах» (рис. 4.48).



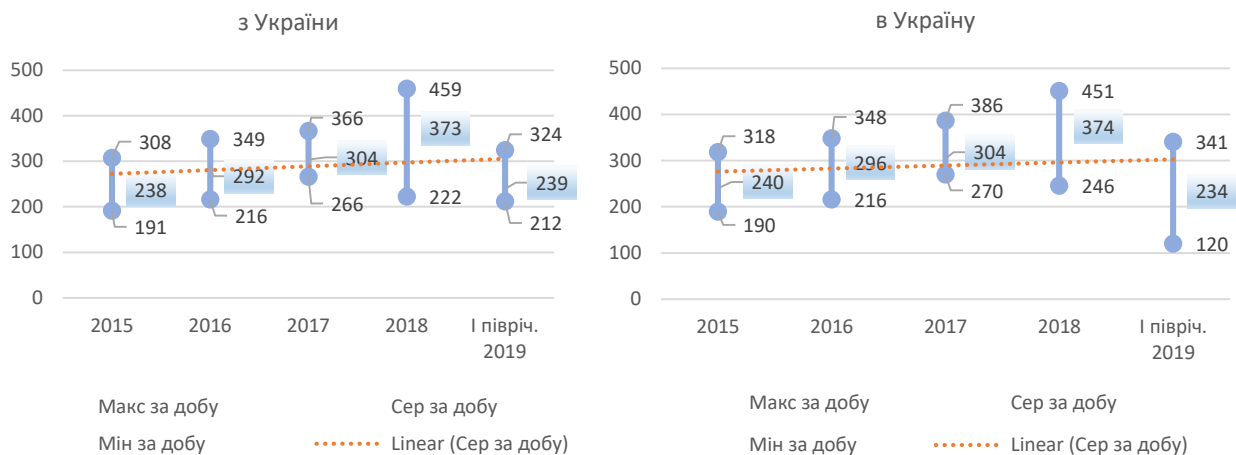
**Рис. 4.48. Структура потоку легкових автомобілів через ПП «Солотвино», %**

Річна динаміка середньодобового потоку легкових автомобілів через ПП «Солотвино» упродовж 2015-2018 рр. характеризувалась тенденцією до зростання: у 2016 р. сумарний потік на в'їзд і на виїзд зріс на 23,0%, порівняно з 2015 р., у 2017 р. також зріс, порівняно з 2016 р., але повільніше (на 3,5%), а у 2018 р. темп приросту збільшився, порівняно з 2017 р. до 22,9%. Проте за підсумком I півріччя 2019 р. було зафіксовано зниження сумарного потоку на в'їзд і на виїзд легкових автомобілів через ПП «Солотвино» на 35,3%, порівняно з відповідним періодом 2018 р. (рис. 4.49).



**Рис. 4.49. Темп приросту/зниження потоків легкових автомобілів через ПП «Солотвино», %**

Слід відзначити, що річна середньодобова завантаженість ПП «Солотвино» легковими автомобілями на виїзд «з України» і на в'їзд «в Україну» упродовж 2015 – I півріччя 2019 рр. була практично однаковою (найвище відхилення на користь в'їзного потоку було у I півріччі 2019 р. – 5 автомобілів). Незначні відхилення простежувались і за мінімальним та максимальним значеннями річної середньодобової завантаженості ПП «Солотвино», окрім I півріччя 2019 р. (найімовірніше через скасування пільг щодо розмитнення автомобілів «на євробляхах», що вплинуло на зменшення в'їзного потоку у березні 2019 р.) (рис. 4.50).



**Рис. 4.50. Кількість пропущених легкових автомобілів «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), од.**

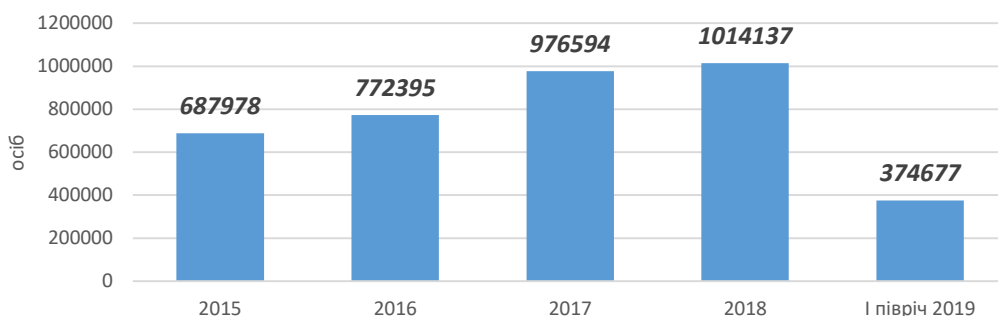
У жодному місяці аналізованого періоду не було зафіксовано перевищення проектної добової пропускної спроможності (аналогічна ситуація зберіглася і в I півріччі 2019 р.). Найвища завантаженість була у серпні 2018 р. (становила 60,6% від проектної пропускної спроможності). Найнижча – у березні 2015 р. (25,4% від проектної пропускної спроможності) та у березні 2019 р. (22,1% від проектної пропускної спроможності). У помісячному зрізі найнижче середньодобове пропускання навантаження припадало переважно на лютий, а найвище – здебільшого на липень і серпень (що може бути обумовлено збільшенням потоку туристів у літні місяці) (рис. 4.51).



**Рис. 4.51. Рівень добової завантаженості ПП «Солотвино» легковими автомобілями у розрізі місяців (факт/проект), %**

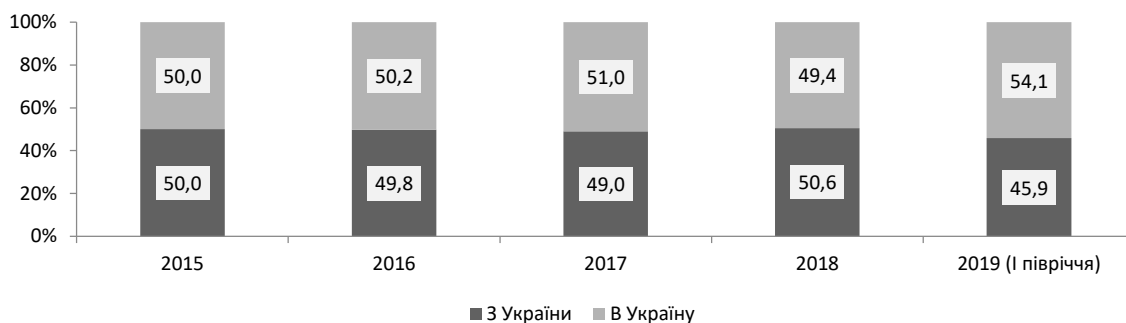
Упродовж 2015-2018 рр. середньорічна кількість *громадян*, які перетнули кордон через пункт пропуску «Солотвино» (сумарно на в'їзд і виїзд), становила 862,8 тис. осіб. Відповідно у 2015 р. було зафіксовано найменше річне середньодобове навантаження з перетину

громадянами державного кордону України на пропускному пункті «Солотвино» (1880 осіб за добу), а у 2018 р. – найбільше (2771 особа за добу). Слід відзначити стійку тенденцію до зростання кількості осіб, які перетинали українсько-румунський кордон через пропускний пункт «Солотвино» у 2015-2018 рр. (у 2018 р. збільшилось на 47,4%, порівняно з 2015 р., і склало 1014,1 тис. осіб) (рис. 4.52).



**Рис. 4.52. Громадяни, які перетинали кордон через ПП «Солотвино», осіб**

У структурі потоків громадян через ПП «Солотвино» у 2015 – I півріччі 2019 рр. чіткої тенденції не відзначалось: у 2015-2016 рр. потоки на в'їзд та виїзд були практично однакові, у 2017 р. – переважав в'їзний потік (на 2%), у 2018 р. – навпаки, виїзний (на 1,2%), а от в I півріччі 2019 р. – простежувалося чітке домінування в'їзного потоку над виїзним (на 8,2%) (рис. 4.53).



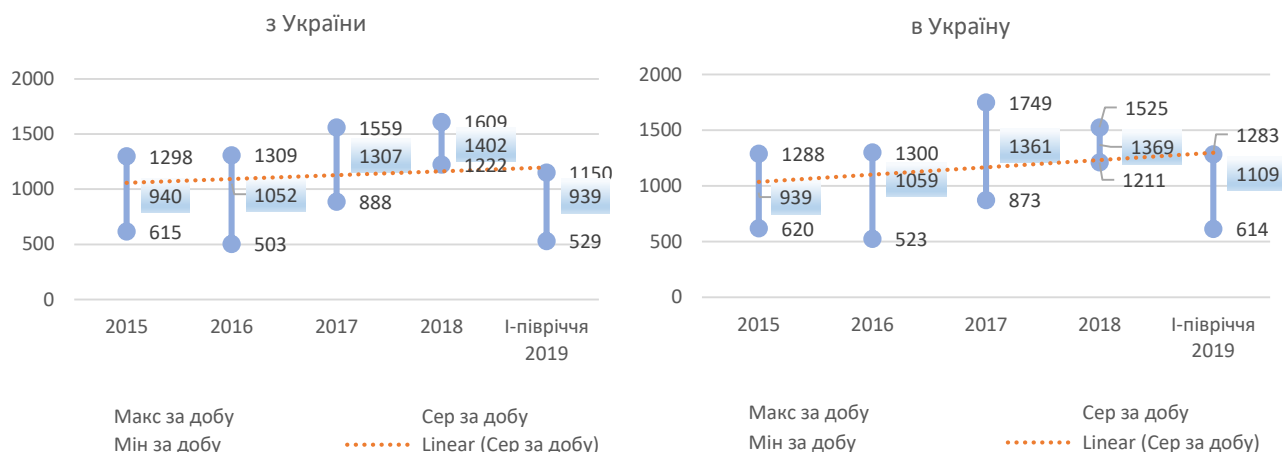
**Рис. 4.53. Структура потоку громадян через ПП «Солотвино», %**

Річна динаміка середньодобового потоку громадян через ПП «Солотвино» подібна до аналогічної динаміки потоку легкових автомобілів через ПП «Солотвино». Упродовж 2015-2018 рр. вона характеризувалась тенденцією до зростання: у 2016 р. сумарний потік на в'їзд і на виїзд зріс на 12,3%, порівняно з 2015 р., у 2017 р. – зріс на 26,4%, порівняно з 2016 р., а у 2018 р. також відзначався приріст, хоч і темп і сповільнився, порівняно з 2017 р., до 3,9%. Проте за підсумком I півріччя 2019 р. було зафіксовано зниження сумарного потоку на в'їзд і на виїзд громадян через ПП «Солотвино» на 24,0%, порівняно з відповідним періодом 2018 р. (рис. 4.54).



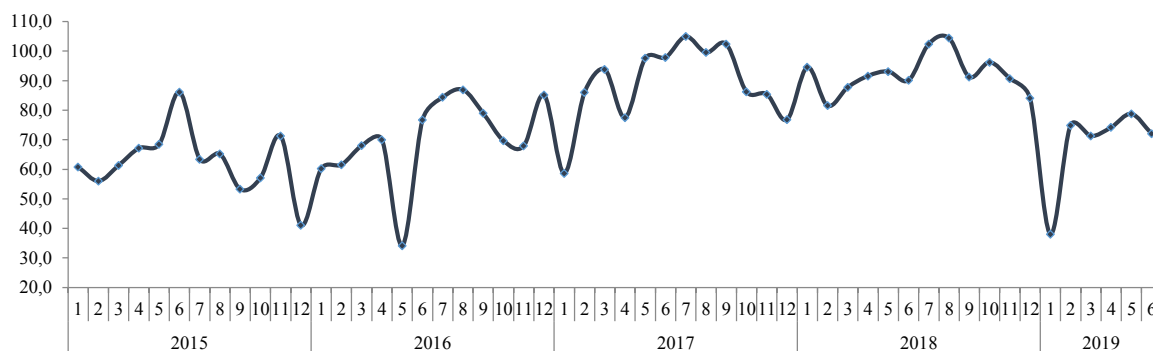
**Рис. 4.54. Темп приросту/зниження потоків громадян через ПП «Солотвино», %**

Річна середньодобова завантаженість ПП «Солотвино» потоками громадян на в'їзд «в Україну» і на виїзд «з України» упродовж 2015 – I півріччя 2019 рр. була неоднорідною. Так, якщо у 2015-2016 рр. річна середньодобова завантаженість ПП «Солотвино» в'їзним і виїзним потоками мала практично збалансований характер, то у 2017 р. в середньому за добу в'їжджало «в Україну» на 54 особи (або на 4,1%) більше, ніж виїжджало, у 2018 р. тенденція змінилась на протилежну – виїзний потік переважав в'їзний на 33 особи (або 2,4%), а у I півріччі 2019 р. знову було зафіксовано домінування в'їзного потоку над виїзним на 170 осіб (або 18,1%) (рис. 4.55).



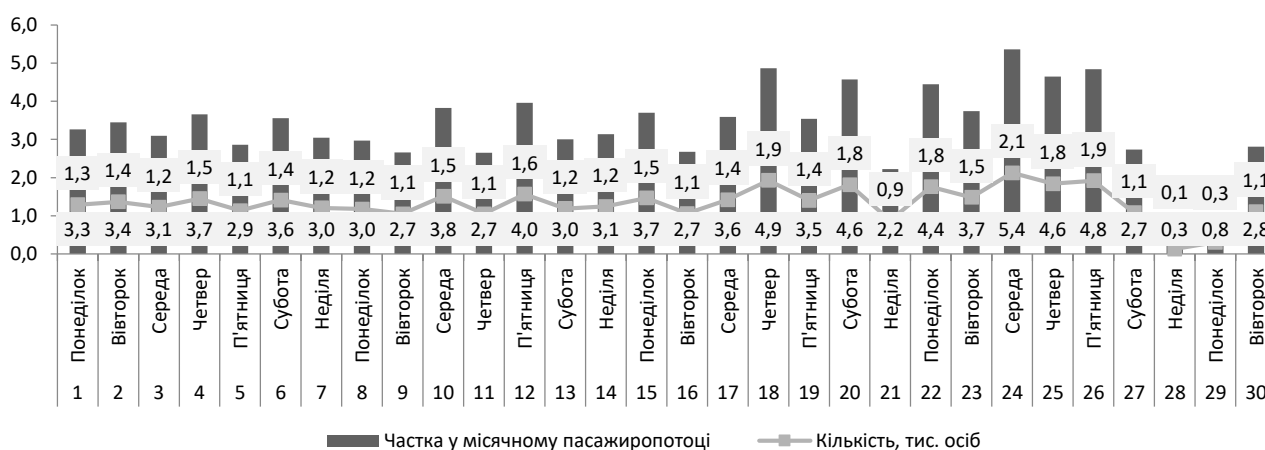
**Рис. 4.55. Кількість пропущених громадян «з України» і «в Україну» за добу (мінімальне, максимальне і середнє значення протягом року), осіб**

Пікове середньодобове навантаження з пропуску громадян через ПП «Солотвино» щорічно припадає переважно на липень і серпень. При цьому, за період 2015-2018 рр. лише у липні та вересні 2017 р. та липні і серпні 2018 р. було зафіксовано перевищення фактично пропущеної середньодобової кількості громадян над проектною добовою пропускною спроможністю (у липні 2017 р. – на 5,0%, у вересні 2017 р. – на 2,4%, у липні 2018 р. – на 2,5%, у серпні 2018 р. – на 4,5%). В аналізованому періоді найменша середньодобова кількість пропущених громадян була зафіксована у травні 2016 р. (34,2% від проектної пропускної спроможності) та січні 2019 р. (38,1%) (рис. 4.56).



**Рис. 4.56. Рівень добової завантаженості ПП «Солотвино» з пропуску громадян у розрізі місяців (факт/проект), %**

У розрізі днів тижня пасажиропотік через ПП «Солотвино» характеризувався певною циклічністю (хоча мали місце і виключення). Так, наприклад, найменша кількість громадян у квітні 2019 р. перетинала кордон здебільшого по неділях, а найбільша – у другій половині тижня (четвер-субота). А найбільший потік громадян через ПП «Солотвино» у квітні 2019 р. був зафіксований у середу 24 квітня (2,1 тис. осіб, або 5,4% усього місячного потоку громадян) та в наступні четвер і п'ятницю, що було зумовлено святкуванням Великодня у неділю 28 квітня (коли потік громадян був найнижчим за місяць – 0,1 тис. осіб, або 0,3% усього місячного потоку громадян) (рис. 4.57).

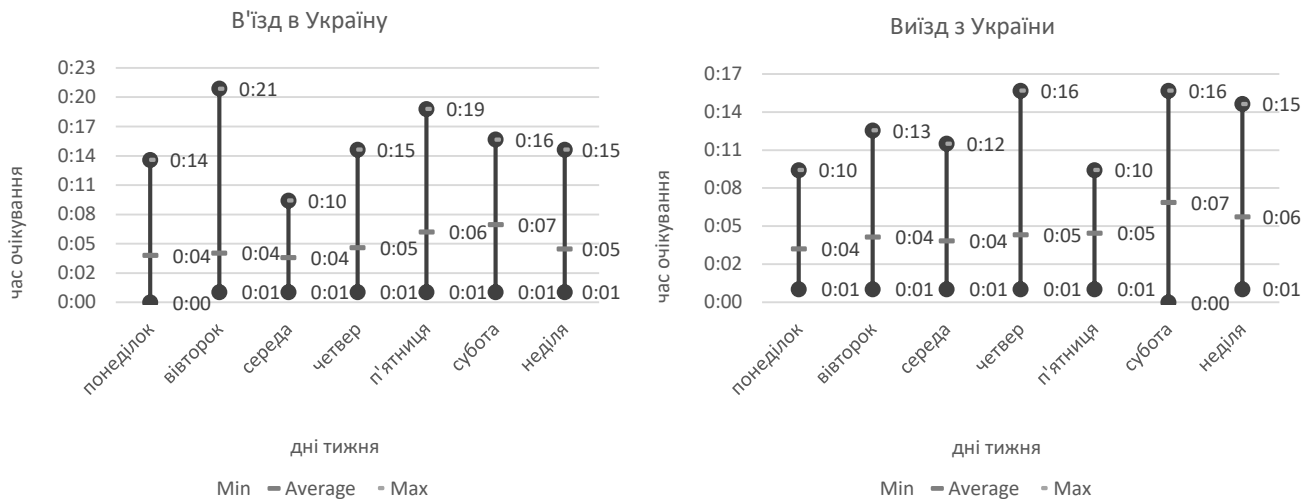


**Рис. 4.57. Показники пасажиропотоку через ПП «Солотвино» у квітні 2019 р.**

**Час очікування.** За результатами спостереження часу очікування транспортних засобів на ПП «Солотвино», яке проводилось упродовж 21.07.2019 р. – 26.08.2019 р., встановлено, що середній час очікування легкового транспорту, який в'їжджав «в Україну» через пропускний пункт «Солотвино», становив 5 хв., і коливався від 1 хв. (найменший час очікування) до 21 хв. (найбільший). Час очікування на в'їзд понад 15 хв. було зафіксовано лише у 2% усіх аналізованих випадків.

Середній час очікування легкового транспорту, який виїжджав «з України» через пропускний пункт «Солотвино», становив 5 хв., і коливався від менше 1 хв. до 16 хв. (варто вказати, що час очікування понад 15 хв. фіксували не часто, лише в 1% усіх аналізованих випадків) (рис. 4.58).





**Рис. 4.58. Час очікування легкового транспорту при в'їзді «в Україну» та виїзді «з України» за днями тижня, год.**

У розрізі днів тижня та часу доби середній час очікування легкового транспорту, який в'їжджав «в Україну», здебільшого коливався в межах 4-6 хв., окрім п'ятниць, де починаючи з 17:00 і до 23:00 час очікування зростав до 8-12 хв., а по суботах середній час очікування становив здебільшого 7 хв.

Найбільший час очікування легкового транспорту, який виїжджав «з України», спостерігався з 11:00 до 20:00 по суботах (коливався від 8 до 14 хв.) і з 11:00 до 17:00 по неділях (коливався від 8 до 10 хв.). В інші дні – здебільшого не перевищував 6 хв. Найменший час очікування в розрізі часу доби припадав переважно на 8:00 (переважно 2 хв.).

ПП «Солотвино – Сігету-Мармаціей» відіграє важливу роль у забезпеченні руху громадян і легкових автомобілів через кордон між Україною і Румунією у Закарпатській області, що засвідчує висхідний тренд обсягів перетинів у категорії легкових автомобілів та превалююча частка громадян (дві третини), які перетинали українсько-румунський кордон у Закарпатській області.

#### 4.7. Аналіз функціонування ПП «Ділове – Валя Вишеулуй»

**Пункт пропуску «Ділове»** відкритий відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України РМ 2259-рс від 25.10.85 та Угоди між Урядом України і Урядом Румунії про пункти пропуски через державний кордон від 18.08.63, від 19.12.03 та від 02.02.06. Постановою Кабінету Міністрів України №435 «Про затвердження переліку пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України» від 21 травня 2012 р. «Ділове» віднесено до міжнародних пунктів пропуску залізничного сполучення на кордоні з Румунією.

Ділове – міжнародний залізничний (пасажирський, вантажний) пункт пропуску розташований за 250 м від державного кордону з Румунією. Цей пункт пропуску знаходиться у Рахівському районі Закарпатської області, поблизу однойменного села (станція Берлібаш) на автошляху Н-09. Кількість населення складає 3505 осіб, а густина населення - 310 осіб/км². На території Рахівського району розташовано 1 місто (районний центр), 3 селища міського типу та 28 сіл.

Пункт пропуску «Ділове» входить до складу митного посту «Чоп—залізничний» Чопської митниці. З румунського боку знаходиться пункт пропуску «Валя Вишеулуй», жудець Марамуреш, автошлях 185 у напрямку Сигота.

Пункт знаходиться на автомобільному шляху національного значення Н-09, який починається у Мукачево, проходить через Хуст, Тячів, Рахів, Ясіня, Яблуницький перевал, Яремче, Надвірну, Івано-Франківськ, Галич, Бурштин, Рогатин, Бібрку, і закінчується у Львові. Через цей пункт пропуску проходить неелектрифікована залізнична колія Ділове-Рахів-Ясіня-Ворохта-Яремче-Надвірна-Івано-Франківськ протяжністю 84 км в межах Рахівського району.

Через станцію Берлібаш курсував пасажирський потяг Рахів-Сігет. У графіку руху на 2005/2006 рр. дизель-поїзд №6904/6903 сполученням Рахів-Сігет належності Львівської залізниці курсував два рази на тиждень. За період курсування поїзда згідно з проведеним аналізом посадки - висадки з Рахова було відправлено 154 пасажирів, прибуло до Рахова 295 пасажирів, тобто у середньому 3% від загальної місткості поїзда. Збитки залізниці за відповідний період становили 458 тис. грн.

З огляду на відсутність пасажиропотоку та збитковість у графіку руху на 2006/2007 рр. протокольним рішенням між представниками УЗ та ЧФР було погоджено факультативне курсування поїзда №6904/6903, тобто призначення його за погодженням у разі збільшення пасажиропотоку<sup>22</sup>.

На сьогодні недіючий пункт пропуску потребує, окрім його реконструкції (II черга) та відновлення залізничного сполучення, також відновлення залізничного полотна довжиною 2,5 км від с. Ділове до державного кордону з Румунією. Відновлення роботи залізничного пункту пропуску «Ділове» вже отримало підтримку Міністерства закордонних справ України (лист МЗС України від 20.02.2013 №849/2/1-13) та Закарпатської ОДА (Листи ОДА до МЗС від 18.06.2015 №06-7/1401 від 30.10.2015 №06-7/2245 про відкриття пункту пропуску та до Міністерства інфраструктури від 01.12.2016 №06- 7/3911 про відновлення роботи пунктів пропуску).

Проектна пропускна спроможність пункту пропуску за добу становить 1500 осіб, 8 пасажирських вагонів, 60 вантажних вагонів.

Найближчим до пункту пропуску Ділове є міжнародний пункт пропуску «Солотвино» (автомобільний пішохідний). Відстань між селищем міського типу Солотвино та селом Ділове - 29 км. Пункт пропуску розташований за 194 км від м. Ужгород та 18,6 км від районного центру м. Рахова. Найближчими населеними пунктами до пункту пропуску є селище Тячів – 46 км та Яремче – 64 км.

Відновлення роботи міжнародного залізничного вантажно-пасажирського пунктів пропуску «Ділове» та реконструкція дільниць дозволить відновити рух пасажирських та вантажних поїздів.

Однак порівняно невисокі вантажопотоки на Рахівському напрямі та віддаленість міжнародного залізничного пункту пропуску «Ділове» і залізничної лінії, яка проходить через нього (з української і румунської сторони), до основних вантажних залізничних транспортних коридорів не формують першочергової потреби у відновленні роботи цього пункту пропуску. Лише за умови зростання обсягу вантажних залізничних перевезень через Закарпатську

---

<sup>22</sup> Інформація згідно запиту про отримання публічної інформації від 17.10.2019 р. № ЦДЛ-15/800, АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

область, зокрема на Транс'європейському транспортному коридорі № 5, чи функціонування великих підприємств-замовників залізничних послуг і збільшення пасажиропотоків у Рахівському напрямі із Румунією, доцільно розглядати можливість відновлення роботи пункту пропуску залізничного сполучення «Ділове».

З огляду на перспективу росту пасажиропотоків через створення Рахівського транскордонного українсько-румунського еколого-туристичного вузла, більш доцільною є побудова автомобільного переходу (мосту) через річку Тиса на українсько-румунському кордоні «с. Ділове (Україна) – с. Валя-Вишеулуй (Румунія)», що було підтримано в підписаному 20 грудня 2014 р. Меморандумі про поглиблення співпраці між повітовою радою повіту Марамуреш (Румунія) та Рахівською районною державною адміністрацією і Рахівською районною радою Закарпатської області (Україна) в розв'язанні екологічних та соціально-економічних проблем в прикордонних населених пунктах у верхів'ях басейну Тиси на українсько-румунському кордоні. Також цьому можуть сприяти недалека відстань (200 км від Рахова) до румунського міста Клуж-Напока – важливого промислового центру Трансільванії та європейського культурного і туристичного осередку, та розміщена в румунському місті Вішеу-де-Сус за 25 км від кордону з Україною популярна серед європейських туристів вузькоколійка Моканіта. Туристично привабливим місцем може стати і географічний центр Європи, розташований поблизу с. Ділове.

## РОЗДІЛ 5 ЕКСПЕРТНО-РОЗРАХУНКОВА ОЦІНКА ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕРЕЖІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Підсумовуючи результати проведеного аналізу в розрізі всіх пунктів пропуску на ділянці державного кордону у Закарпатській області, з метою виявлення тенденцій та закономірностей пасажиро- та вантажопотоків та розробки рекомендацій щодо нарощення потенціалу пропускної спроможності на цій ділянці кордону здійснено експертно-розрахункову оцінку функціонування мережі пунктів пропуску.

На основі методу експертних оцінок було визначено п'ять основних індикаторів, які важливо врахувати при оцінці перспектив розвитку мережі пунктів пропуску:

- рівень розвитку транспортної інфраструктури;
- коефіцієнт завантаженості діючих пунктів пропуску;
- темپ приросту/зниження потоків всіх категорій перетинів через державний кордон;
- середній час очікування на кордоні;
- частка пункту пропуску у загальному обсязі пасажиро- та вантажопотоків.

**Рівень розвитку транспортної інфраструктури.** Через територію України проходять різні транспортні коридори. Транспортний коридор – це маршрут, що передбачає можливість швидкого й безперешкодного перевезення вантажів або пасажирів у певному напрямку завдяки створеним для цього умовам та розвиненій інфраструктурі, утворює систему всіх необхідних комунікацій, поєднує автошляхи, залізниці, аеропорти, порти, склади, вантажні термінали тощо та переважно розрахований на тривалий час використання<sup>23</sup>.

На сьогоднішній день Кабінет Міністрів України схвалив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року (Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р). У цьому документі зазначено, що через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА)<sup>24</sup>.

Через територію Закарпатської області проходять наступні транспортні коридори: 5-й Критський міжнародний транспортний коридор, або Пан'європейський транспортний коридор № 5, ТРАСЕКА (Європа — Кавказ — Азія), Транс'європейська транспортна мережа TEN-T та Європейські вантажні залізничні коридори (RFC).

Пункти пропуску можна розподілити за типом: ті, що зорієнтовані на пропуск громадян та легкових автомобілів (пасажирський); ті пункти пропуску, через які проходять потоки як громадян у автомобілях чи автобусах, так і вантажних транспортних засобів та вантажів (комбінований); а також ті пункти пропуску, через які здійснюються лише вантажні перевезення (вантажний).

<sup>23</sup> Сапронов, О. Визначення основних понять галузі міжнародного транзиту - передумова ефективного державного регулювання в цій сфері / О. Сапронов // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. - 2010. - Вип. 2. - С. 106-112. - Режим доступу: <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2013/11/2010-2-15.pdf>

<sup>24</sup> Розпорядження КМУ 30.05.2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»: [електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення 16.08.2019 р.).

Таблиця 5.1

**Приналежність пунктів пропуску на державному кордоні у Закарпатській області до міжнародних транспортних коридорів**

Транспортний коридор		Вид сполучення	
		Автомобільний	Залізничний
Критський 5-й / Пан'європейський		Ужгород – Вишне-Немецьке Чоп (Тиса) – Захонь Косино - Барабаш	Чоп (Страж) – Чієрна-над-Тисою Чоп (Дружба) - Захонь
TRACECA		Ужгород – Вишне-Немецьке Чоп (Тиса) - Захонь Дякове (авто) - Халмеу	Чоп (Страж) – Чієрна-над-Тисою Чоп (Дружба) – Захонь Дякове – Халмеу
TEN-T	Rhine-Danube	Ужгород – Вишне-Немецьке	Чоп (Страж) – Чієрна –над-Тисою
	Mediterranean	Лужанка - Берегурань	Чоп (Дружба)- Захонь
		Дякове (авто) - Халмеу <sup>25</sup>	Дякове - Халмеу
Європейський вантажний залізничний коридор	RFC9	-	Павлове-Матювце Чоп (Страж) – Чієрна -над-Тисою
	RFC6	-	Чоп (Дружба) -Захонь

Пункти пропуску пасажирського типу переважно не належать до якого-небудь транспортного коридору. Виключенням є ПП «Косино-Барабаш», який розташований на шляху 5-ого Критського транспортного коридору. Такі ПП як «Дзвінкове- Лонья» та «Малі Селменці – Вельке Слеменце» розташовані у безпосередній близькості до автошляху, по якому проходить Критський 5-ий коридор. Від ПП «Малі Селменці – Вельке Слеменце» по обласних дорогах місцевого значення (О 071203 та О 071209) - 7,2 км до міжнародної дороги М-06. Від ПП «Дзвінкове- Лонья» до Критського коридору № 5 - 14,9 км по територіальній дорозі Т-0714.

До ПП «Солотвино-Сігету-Мармаціей» веде дорога національного значення (Н-09), до ПП «Дзвінкове-Лонья» пролягають територіальні дороги, а до ПП «Малий Березний - Убля» - регіональна (Р-53). У смт. Вилोक з'єднуються дві дороги міжнародного значення М-23 та М-26 і до ПП веде дорога міжнародного значення М-26. До ПП «Косино-Барабаш» веде дорога міжнародного значення М-25.

Отже із 6 пунктів пропуску пасажирського типу, лише до двох ведуть дороги міжнародного значення.

Комбіновані пункти пропуску знаходяться на перетині різних транспортних коридорів. Залізничні пункти пропуску у м. Чоп (напрямки на Словаччину та Угорщину) відносяться до усіх вищевказаних коридорів. ПП «Дякове-Халмеу» (авто) та «Ужгород-Вишне-Немецьке» є пунктами пропуску в межах транспортного коридору TRACECA. ПП «Ужгород-Вишне-Немецьке» пунктом пропуску основної мережі TEN-T («Рейн – Дунай»), а також сполучається по об'їзній дорозі м. Ужгород (5,3 км) з транспортним Критським коридором №5.

<sup>25</sup> Автомобільний та залізничний ПП «Дякове-Халмеу» та дороги, що прилягають до них внесено на карти допоміжної мережі TEN відповідно до Регламенту (ЄС) 2019/254 від 9.11.2018 р. про адаптацію додатку III Регламенту (ЄС) № 1315/2013 Європейського парламенту та Ради про керівні принципи Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі. – Режим доступу: [https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps\\_upload/annexes/annex3/AnnexIII\\_Ukraine.pdf](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/annexes/annex3/AnnexIII_Ukraine.pdf) (дата звернення 04.10.2019 р.)

Таблиця 5.2

## Види автомобільних доріг, які примикають до пунктів пропуску

Тип ПП					
Пасажирський		Комбінований		Вантажний	
Назва	автомобільна дорога	Назва	автомобільна дорога	Назва	автомобільна дорога
Малий Березний	регіональна	Ужгород	міжнародна	Соловка (заліз)	міжнародна
Малі Селменці	обласна	Чоп (Тиса)	міжнародна	Павлове (заліз)	обласна
Дзвінкове	територіальна	Чоп (Дружба, заліз*)	міжнародна	Дякове (заліз)	міжнародна
Косино	міжнародна	Чоп (Страж, заліз)	міжнародна		
Вилок	міжнародна	Лужанка	міжнародна		
Солотвино	національна	Дякове (авто)	міжнародна		

\* стосовно залізничних пунктів пропуску вказана найближча до залізничної станції автодорога

ПП «Чоп (Тиса) - Захонь» зазначається у коридорах TRACECA та Критському №5. ПП «Лужанка-Берегшурень» є ключовим пунктом пропуску на автомобільній гілці Середземноморського коридору мережі TEN-T.

Вантажні пункти пропуску є залізничними. ПП «Дякове-Халмеу (заліз)» включений у карти TRACECA та мережі TEN-T. ПП «Павлове-Матьовце» є близьким до Критського коридору №5 (12 км) як і від ПП «Соловка - Еперешке» до сполучення у Критський транспортний коридор №5 на станції Батьово – 13 км.

Із 5 залізничних пунктів пропуску, три є також кінцевими точками європейських залізничних вантажних коридорів: ПП «Чоп- Чіерна-над-Тисою» та «Павлове-Матьовце» є кінцевими у RFC-9 (Чехія – Словаччина), а ПП «Чоп (Дружба)-Захонь» є кінцевим пунктом вантажного залізничного коридору RFC-6 (Іспанія – Угорщина).

Напрями проходження транспортних коридорів у межах Закарпатської області обумовлені ландшафтом області та наявністю доріг міжнародного значення. Основними містами є Ужгород та Мукачево, через які та поблизу яких пролягають основні транспортні розв'язки. Транспортні коридори, які проходять територією Закарпатської області, спрямовуються в напрямі Угорщини та Словаччини. У свою чергу в Угорщині транспортні коридори мають розгалуження в напрямі Румунії і до портів на Чорному морі, водночас прикордонні території Закарпатської області, суміжні з Румунією, залишаються віддаленими від основних транспортних потоків.

**Коефіцієнт завантаженості діючих пунктів пропуску.** Результати розрахунку рівня завантаженості пунктів пропуску, який базувався на співвідношенні фактичної та проектної спроможності пунктів пропуску щодо всіх видів перетинів залежно від особливостей кожного окремого пункту пропуску, наведено у таблиці 5.3.

Виходячи з аналізу коефіцієнта завантаженості пунктів пропуску, спостерігається диференціація даного показника залежно від ділянки кордону, виду сполучення (автомобільний чи залізничний) та виду транспорту.

Дані табл. 5.3 засвідчують, що найбільш завантаженою є українсько-угорська ділянка кордону (3 з 7 пунктів пропуску характеризуються високими коефіцієнтами завантаженості). При цьому всі вони є автомобільними.

Таблиця 5.3

## Коефіцієнт завантаженості в розрізі пунктів пропуску

У середньому за 2015-2018 рр.

Пункт пропуску		Характер транспортних перевезень та вид транспортних засобів					
		громадяни	легкові автомобілі	автобуси	вантажні транспортні засоби	пасажирські вагони	вантажні вагони
українсько-словацька ділянка кордону							
1	Малий Березний	63(+)*	60	-	-	-	-
2	Ужгород	50	42	122(+)	58	-	-
3	Малі Селменці	58(+)	-	-	-	-	-
4	Павлове	-	-	-	-	-	64
5	Чоп (Страж)	-	-	-	-	17,5	32
українсько-угорська ділянка кордону							
6	Чоп (Тиса)	100,9	42,8	50,4(+)	117,7	-	-
7	Дзвінкове	21,7	23,68 (+)	-	-	-	-
8	Косино	63,7	31,4	-	-	-	-
9	Лужанка	152 (+)	98,8	85 (+)	5,8 (+)	-	-
10	Вилок	260 (+)	273 (+)	-	-	-	-
11	Чоп (Дружба)	-	-	-	-	36 (+)	6 (-)
12	Соловка	-	-	-	-	-	27,45
українсько-румунська ділянка кордону							
13	Дякове (автом)	126,3	71,9	2,7	156,5	-	-
14	Солотвино	78,6 (+)	40,3 (+)	-	-	-	-
15	Дякове (залізн)	-	-	-	-	-	14,4

\*«+» - спостерігається тенденція до зростання коефіцієнта завантаженості

Залізничні пункти пропуску демонструють нижчі значення коефіцієнта завантаження порівняно з автомобільними. Водночас у ПП «Чоп (Дружба)» спостерігається позитивна динаміка щодо зростання коефіцієнта завантаження у категорії пасажирських вагонів.

Зростання кількості перетинів кордону громадянами відбувається насамперед завдяки зростанню кількості перетинів легкових автомобілів. Висхідний тренд щодо перетинів кордону зазначеним видом транспорту характерний для ПП «Вилок», ПП «Солотвино», ПП «Дзвінкове». Високий рівень завантаження легковими автомобілями спостерігається також у ПП «Лужанка» (98,8%) та ПП «Дякове» (71,9%).

На трьох пунктах пропуску з чотирьох (ПП «Ужгород», «Лужанка» та «Чоп (Тиса)»), через які здійснюють перетин кордону автобуси, сформувалась позитивна динаміка щодо кількості перетинів цим видом транспорту. Коефіцієнт завантаження на цих пунктах пропуску дорівнював, відповідно 122%, 85% і 50,4%.

З огляду на нарощення обсягів вантажів, які перевозяться автомобільним транспортом, зростає і навантаження у категорії вантажні транспортні засоби. Три ключові пункти пропуску, через які здійснюється перевезення вантажів без обмежень за вагою, характеризуються високими показниками коефіцієнта завантаженості: ПП «Дякове» - 156,5%, ПП «Чоп (Тиса)» - 117,7%, ПП «Ужгород» - 58%.

**Темп приросту/зниження потоків всіх категорій перетинів через державний кордон.**

Важливою характеристикою пунктів пропуску є також динаміка потоків через конкретну ділянку кордону (табл. 5.4)

**Таблиця 5.4**

**Темп приросту/зниження потоків всіх категорій через державний кордон в розрізі пунктів пропуску**

Пункт пропуску		Характер транспортних перевезень та вид транспортних засобів						
		громадяни	легкові автомобілі	автобуси	вантажні транспортні засоби	пасажирські вагони	вантажні вагони	вантажі
українсько-словацька ділянка кордону								
1	Малий Березний	5,56	-0,66	-	-	-	-	-
2	Ужгород	4,39	-16,35	27,37	8,05	-	-	14,41
3	Малі Селменці	14,17	-	-	-	-	-	-
4	Павлове	-	-	-	-	-	0,24	0,72
5	Чоп (Страж)	-4,8	-	-	-	-0,93	-11,5	-13,1
українсько-угорська ділянка кордону								
6	Чоп (Тиса)	4,7	2	17,2	10,9	-	-	13,6
7	Дзвінкове	16	24,6	-	-	-	-	-
8	Косино	-13,7	4,4	-	-	-	-	-
9	Лужанка	11,5	5	75,9	41,5	-	-	-
10	Вилок	17,7	6,1	-	156,1	-	-	-
11	Чоп (Дружба)	37,6	-	-	-	4,6	-8,5	-3,3
12	Соловка	-	-	-	-	-	-4,8	6,2
українсько-румунська ділянка кордону								
13	Дякове (автом)	10,6	9,1	13,7	11,8	-	-	13,0
14	Солотвино	13,8	16,1	-	-	-	-	-
15	Дякове (залізн)	-	-	-	-	-	-15,1	-20,4

На всіх ділянках кордону спостерігається позитивна динаміка перетинів кордону автобусами та вантажними транспортними засобами. Найвищий темп приросту характерний для ПП «Лужанка» - 75,9% та 41,5% відповідно.

Негативною є динаміка перетинів кордону легковими автомобілями на українсько-словацькій ділянці кордону, водночас на решті ділянках кордону вона є позитивною.

Високими є темпи зниження перетину кордону вантажними вагонами і вантажів, особливо, що стосується ПП «Дякове» (залізничний) і ПП «Чоп (Страж)»: -15,1% та -20,4%; -11,5% та -13,1% відповідно.

Збільшується кількість перетинів громадянами кордону залізницею через ПП «Чоп (Дружба)»: середній приріст за 2015-2018 рр. перетинів громадян склав – 37,6%, а пасажирських вагонів – 4,6%.

Позитивний тренд перетинів через кордон в розрізі всіх категорій сформувався у ПП «Чоп (Тиса)», ПП «Дзвінкове», ПП «Лужанка», ПП «Вилок», ПП «Дякове» (автомобільний).

Автомобільні пункти пропуску демонструють вищу динаміку росту перетинів порівняно з залізничними, що за умови незмінності існуючої мережі пунктів пропуску призведе до перерозподілу потоків між іншими ділянками кордону та звуження експортно-імпортних можливостей Закарпатської області.



**Середній час очікування на кордоні в розрізі пунктів пропуску (у напрямках «з України» та «в Україну»).** Для потреб реалізації зазначеного проекту організовано збір та здійснено обробку даних стосовно середнього часу очікування біля пунктів пропуску на чотирьох ділянках кордону (українсько-польській, українсько-словацькій, українсько-угорській та українсько-румунській). Дані збирались кожні три години протягом 21 липня – 26 серпня 2019 р. Дані середнього часу очікування наведено у таблиці 5.5.

**Таблиця 5.5**

<b>Середній час очікування на кордоні у розрізі пунктів пропуску</b>					
	Пункт пропуску	«з України»		«в Україну»	
		Легкові автомобілі	Вантажні транспортні засоби	Легкові автомобілі	Вантажні транспортні засоби
1	Малий Березний	00:08	-	00:51	-
2	Ужгород	00:25	00:49	00:05	00:35
3	Чоп (Тиса)	00:30	00:23	00:10	00:35
4	Дзвінкове	2:23	-	0:39	-
5	Косино	03:09	-	01:10	-
6	Лужанка	01:48	00:52	01:17	00:42
7	Вилок	01:09	-	00:45	-
8	Дякове (автом)	00:06	05:40	00:05	01:23
9	Солотвино	00:05	-	00:05	-

Лише у трьох з дев'яти автомобільних пунктів пропуску час очікування як у напрямі «з України», так і в напрямі «в Україну» коливався до 30 хв. До 1 години в середньому витрачали громадяни, щоб перетнути ПП «Вилок» та ПП «Ужгород» в обох напрямках. До двох годин в середньому необхідно було витратити, щоб перетнути кордон через ПП «Лужанка», і до трьох годин – ПП «Косино», ПП «Дзвінкове». Черги понад п'ять годин характерні для ПП «Дякове» для виїзду вантажних транспортних засобів з України.

Даний індикатор дозволяє об'єктивно оцінити рівень завантаження пункту пропуску та ефективність його функціонування.

**Вагомість пункту пропуску у загальному обсязі пасажиро- та вантажопотоків.** Більшість пунктів пропуску протягом 2015-2018 рр. характеризувалися змінною динамікою щодо їх вагомості у загальному обсязі пасажиро- та вантажоперевезень. Водночас зростання частки пункту пропуску щодо загального обсягу перетинів кордону громадянами притаманне ПП «Малі Селменці», ПП «Дзвінкове», ПП «Вилок». Такі пункти пропуску як ПП «Дзвінкове», ПП «Вилок» та ПП «Солотвино» збільшили свою частку у загальному обсязі перетинів кордону легковими автомобілями. Частка ПП «Лужанка» протягом 2015-2018 рр. стабільно зростає щодо кількості перетинів кордону автобусами. ПП «Чоп (Тиса)» є лідером серед автомобільних пунктів пропуску за нарощенням частки у загальному обсязі перетину кордону вантажними транспортними засобами та вантажами. ПП «Ужгород» теж нарощує обсяги перевезень вантажів (табл. 5.6).

Рис. 5.1-5.7 схематично представляють місце кожного з пунктів пропуску залежно від вибраних критеріїв їх аналізу.

Групування пунктів пропуску залежно від набору характеристик наведено у таблиці 5.7.

**Загалом зроблений аналіз дозволяє зробити такі висновки:**

*-найбільш динамічно розвивається ділянка кордону вздовж лінії «Дзвінкове-Косино-Лужанка-Вилок». Саме ці пункти пропуску характеризуються високими темпами зростання перетинів, високою завантаженістю та високою тривалістю середнього часу очікування на кордоні. Вони пропускають більше 40% всіх легкових автомобілів;*

*- ПП «Лужанка» окрім того разом з ПП «Ужгород» демонструє високі темпи зростання і високу завантаженість у категорії автобусів;*

*- ПП «Дякове» (автом) та ПП «Чоп (Tusa)» демонструють високі показники динаміки пропуску вантажів та вантажних транспортних засобів. Виходячи з проведеного аналізу можемо стверджувати, що потенціал зазначених шести пунктів пропуску починає вичерпуватись;*

*- високою є динаміка темпів росту перетинів громадян та легкового транспорту на ПП «Солотвино»;*

*- єдиними залізничними пунктами пропуску, які характеризуються позитивними темпами росту, є ПП «Павлове» і ПП «Соловка». Перевезення через пункти пропуску «Чоп (Страж)» та «Дякове» - залізничний щороку зменшуються.*

Частка спільного кордону з чотирма країнами-членами ЄС у загальній довжині державного кордону України складає 25%, водночас частка пропусків залізничного та автомобільного транспорту через ці ділянки кордону дорівнює відповідно 42% і 60%. Розрахунок індексу навантаження на кордон засвідчив, що найбільше навантаження стосовно залізничного пасажирського та легкового транспорту притаманне українсько-угорській ділянці кордону; залізничного вантажного транспорту – українсько-словацькій ділянці.

Нарощення обсягів експортно-імпортних операцій України відбувалося завдяки динамічному розвитку зовнішньоекономічної діяльності з країнами-членами ЄС. При цьому 30% надходжень від експорту та 24% - від імпорту забезпечили саме сусідні країни (Польща, Словаччина, Угорщина та Румунія).

Не менш динамічно зростали і обсяги зовнішньої торгівлі Закарпатської області, зовнішньоекономічна діяльність якої повністю зорієнтована на ринок ЄС. Експортні поставки до Угорщини забезпечують понад 56% надходжень від експортних операцій.

Протягом 2015 - I пол. 2019 рр. сформувались позитивні тенденції щодо зростання кількості перетинів державного кордону у Закарпатській області практично за всіма категоріями перетинів. З огляду на обмежені пропускні можливості та високу динаміку росту перетинів потенціал розвитку окремих пунктів пропуску починає вичерпуватись. Це зумовлює необхідність пошуку варіантів збільшення пропускної спроможності мережі існуючих пунктів пропуску. Зокрема, у ПП «Дзвінкове» та ПП «Косино» можна розглянути можливість подовження часу роботи даних пунктів пропуску. Облаштування сервісних зон, зокрема, дозволить зменшити навантаження на пункти пропуску та покращити умови перетину.

Більшість пунктів пропуску потребують реконструкції та модернізації, оскільки загальний стан інфраструктури пунктів пропуску перебуває у незадовільному стані, потребує поточного ремонту та обслуговування інженерних мереж та комунікацій. Нагальним є також вирішення питання приведення до належного стану під'їзних автомобільних доріг до пунктів пропуску.

Щодо перерозподілу потоків через інші пункти пропуску, слід розглядати варіанти відкриття нових пунктів пропуску, які не лише зменшать навантаження на існуючі, але й сприятимуть розвитку підприємницької та інвестиційної діяльності у транскордонному просторі Україна-ЄС та поживлять і зміцнять добросусідські відносини з сусідніми країнами.

Таблиця 5.6

## Розподіл пасажиро- та вантажотопоків у розрізі всіх пунктів пропуску, %

		2015							2016						
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Пасажир. вагони	Вантажні вагони	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Пасажир. вагони	Вантажні вагони	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	4,71	7,03	-	-	-	-	-	4,11	6,23	-	-	-	-	-
	Ужгород	16,66	21,45	48,23	28,26	-	-	4,08	15,66	18,93	45,02	29,80	-	-	5,70
	Малі Селменці	1,85	-	-	-	-	-	-	1,82	-	-	-	-	-	-
	Павлове	-	-	-	-	-	34,07	31,34	-	-	-	-	-	41,72	34,80
	Чоп (Страж)	0,28	-	-	-	25,18	46,56	41,51	0,27	-	-	-	28,32	39,14	32,46
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Тиса)	26,67	22,67	44,24	56,98	-	-	6,28	27,05	24,53	42,52	52,82	-	-	7,84
	Дзвінкове	1,46	1,59	-	-	-	-	-	1,56	1,89	-	-	-	-	-
	Косино	5,80	5,06	-	-	-	-	-	4,46	5,63	-	-	-	-	-
	Лужанка	14,79	18,03	5,30	0,98	-	-	-	15,06	16,91	9,66	1,01	-	-	-
	Вилок	15,27	11,55	-	-	-	-	-	17,66	11,47	-	-	-	-	-
	Чоп (Дружба)	0,86	-	-	-	74,82	2,77	1,43	0,79	-	-	-	71,68	2,62	1,31
	Соловка	-	-	-	-	-	14,59	11,78	-	-	-	-	-	14,85	13,13
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	3,99	6,86	2,23	13,77	-	-	2,38	4,61	8,44	2,80	16,37	-	-	3,78
	Солотвино	7,66	5,75	-	-	-	-	-	6,94	5,98	-	-	-	-	-
	Дякове (залізн)	-	-	-	-	-	2,01	1,19	-	-	-	-	-	1,68	0,99
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Продовження таблиці 5.6

		2017							2018						
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Пасажир. вагони	Вантажні вагони	Вантажі	Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Пасажир. вагони	Вантажні вагони	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	4,13	6,51	-	-	-	-	-	4,31	6,57	-	-	-	-	-
	Ужгород	13,88	12,04	46,29	26,09	-	-	5,79	14,75	11,96	49,05	28,12	-	-	6,49
	Малі Селменці	2,04	-	-	-	-	-	-	2,14	-	-	-	-	-	-
	Павлове	-	-	-	-	-	39,77	33,17	-	-	-	-	-	41,61	34,04
	Чоп (Страж)	0,19	-	-	-	26,63	38,92	29,73	0,19	-	-	-	22,25	39,05	28,99
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Тиса)	26,50	23,99	39,70	57,29	-	-	8,18	23,83	22,96	35,07	61,39	-	-	9,78
	Дзвінкове	1,14	1,95	-	-	-	-	-	1,78	2,93	-	-	-	-	-
	Косино	4,65	5,87	0,00	-	-	-	-	2,90	5,48	-	-	-	-	-
	Лужанка	14,55	23,49	11,98	1,32	-	-	-	15,96	19,88	14,21	2,20	-	-	-
	Вилок	18,43	11,97	-	-	-	-	-	19,40	13,15	0,05	-	-	-	-
	Чоп (Дружба)	1,18	-	-	-	73,37	2,48	1,43	1,75	-	-	-	77,75	2,56	1,38
	Соловка	-	-	-	-	-	16,88	16,67	-	-	-	-	-	15,28	15,02
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	4,46	7,79	2,03	15,30	-	-	4,07	4,20	8,50	1,61	8,29	-	-	3,66
	Солотвино	8,84	6,40	-	-	-	-	-	8,79	8,57	-	-	-	-	-
	Дякове (залізн)	-	-	-	-	-	1,95	0,95	-	-	-	-	-	1,49	0,64
Всього		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

		I півріччя 2019						
		Громадяни	Легкові авто	Автобуси	Вантажні авто	Пасажир. вагони	Вантажні вагони	Вантажі
Українсько-словацька ділянка кордону	Малий Березний	5,43	5,64	-	-	-	-	0,00
	Ужгород	15,14	11,85	58,45	25,35	-	-	5,02
	Малі Селменці	2,34	-	-	-	-	-	0,00
	Павлове	-	-	-	-	-	36,98	31,13
	Чоп (Страж)	0,35	-	-	-	22,17	43,80	34,69
Українсько-угорська ділянка кордону	Чоп (Тиса)	22,98	23,58	23,56	58,32	-	-	10,25
	Дзвінкове	1,52	2,53	-	-	-	-	-
	Косино	4,65	5,51	-	-	-	-	-
	Лужанка	14,40	19,01	16,49	1,54	-	-	0,01
	Вилок	19,43	15,38	0,03	-	-	-	0,01
	Чоп (Дружба)	2,43	-	-	-	77,83	2,66	1,26
	Соловка	-	-	-	-	-	15,13	13,45
Українсько-румунська ділянка кордону	Дякове (автом)	3,94	9,18	1,48	14,80	-	-	3,49
	Солотвино	7,40	7,33	-	-	-	-	-
	Дякове (залізн)	-	-	-	-		1,43	0,68
Всього		100	100	100	100	100	100	100

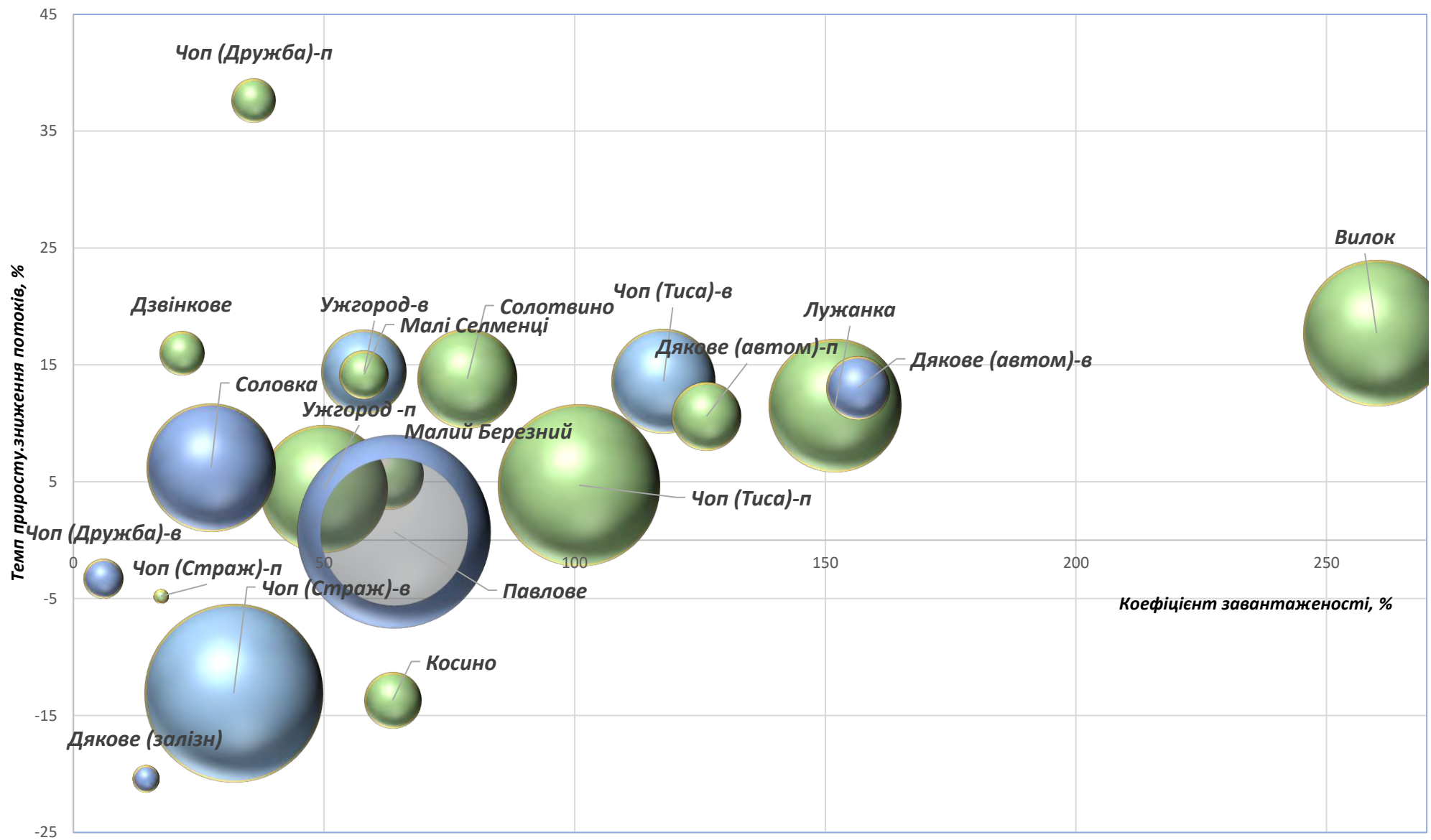


Рис. 5.1. Аналіз пунктів пропуску за динамікою пасажиро- та вантажопотоків

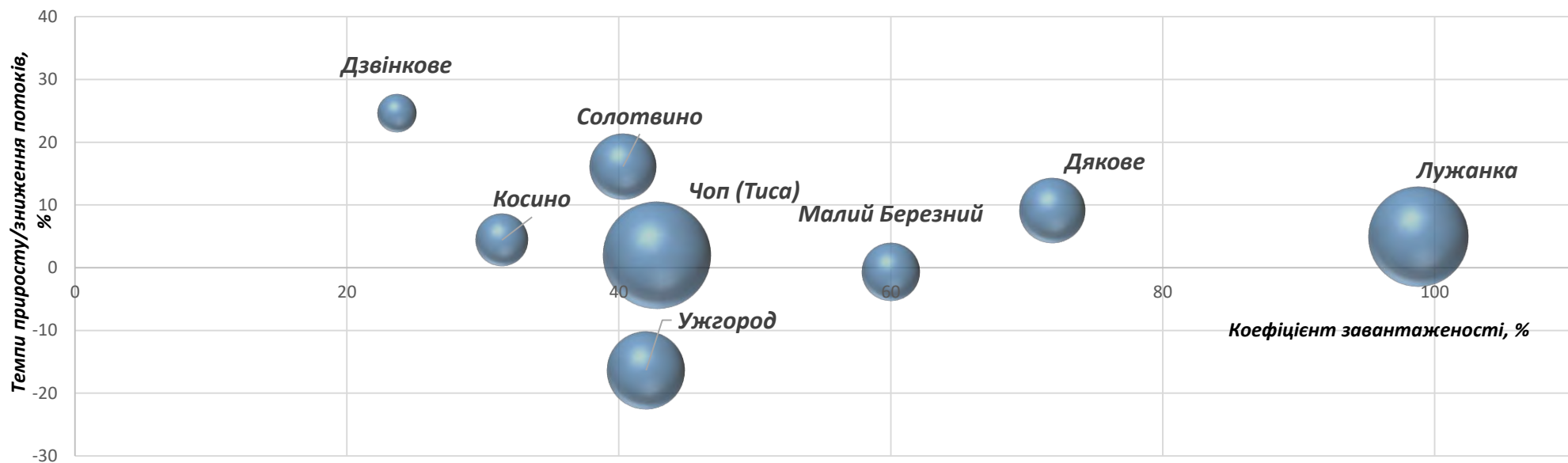


Рис. 5.2. Аналіз пунктів пропуску за динамікою перетинів легкових автомобілів (темпи приросту/зниження; коефіцієнт навантаження та вага пункту пропуску у загальному обсязі потоків)

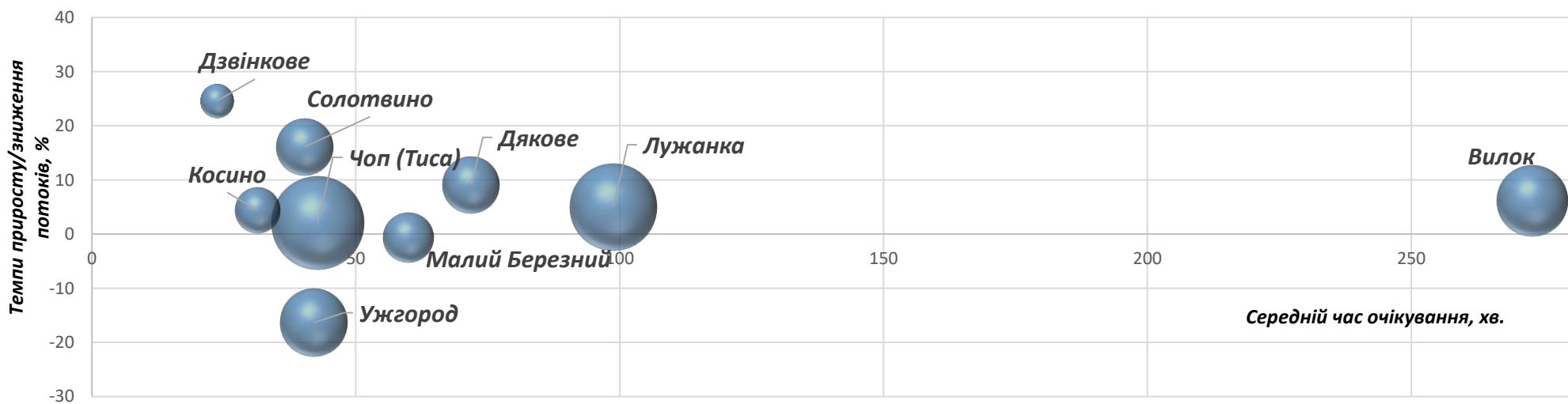


Рис. 5.3. Аналіз пунктів пропуску за динамікою перетинів легкових автомобілів (темпи приросту/зниження; середній час очікування та вага пункту пропуску у загальному обсязі потоків)

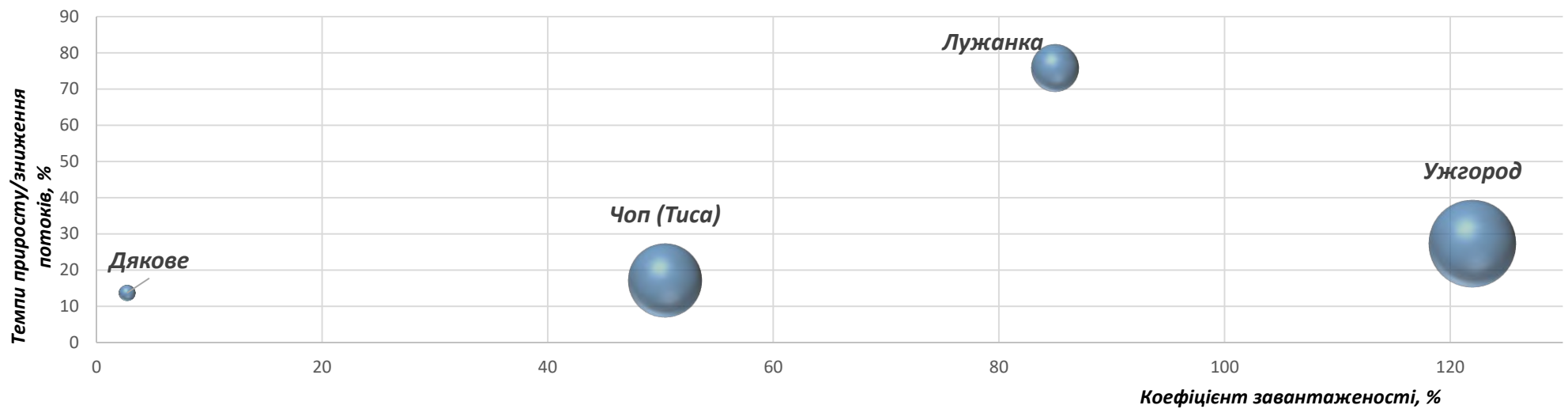


Рис. 5.4. Аналіз пунктів пропуску за динамікою перетинів автобусів (темпи приросту/зниження; середній час очікування та вага пункту пропуску у загальному обсязі потоків)

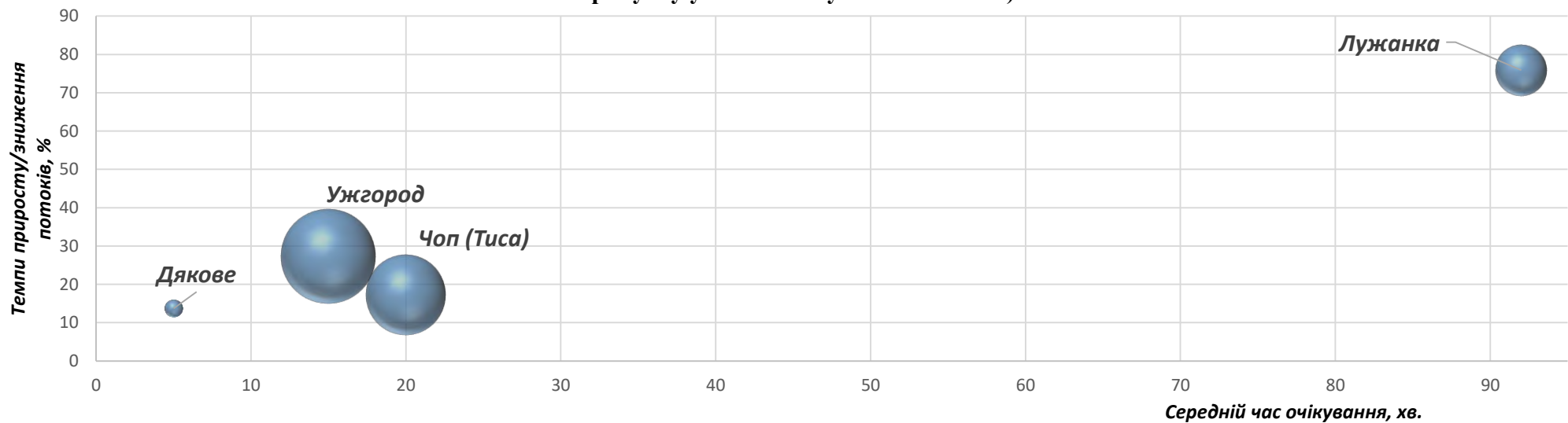


Рис. 5.5. Аналіз пунктів пропуску за динамікою перетинів автобусів (темпи приросту/зниження; коефіцієнт навантаження та вага пункту пропуску у загальному обсязі потоків)



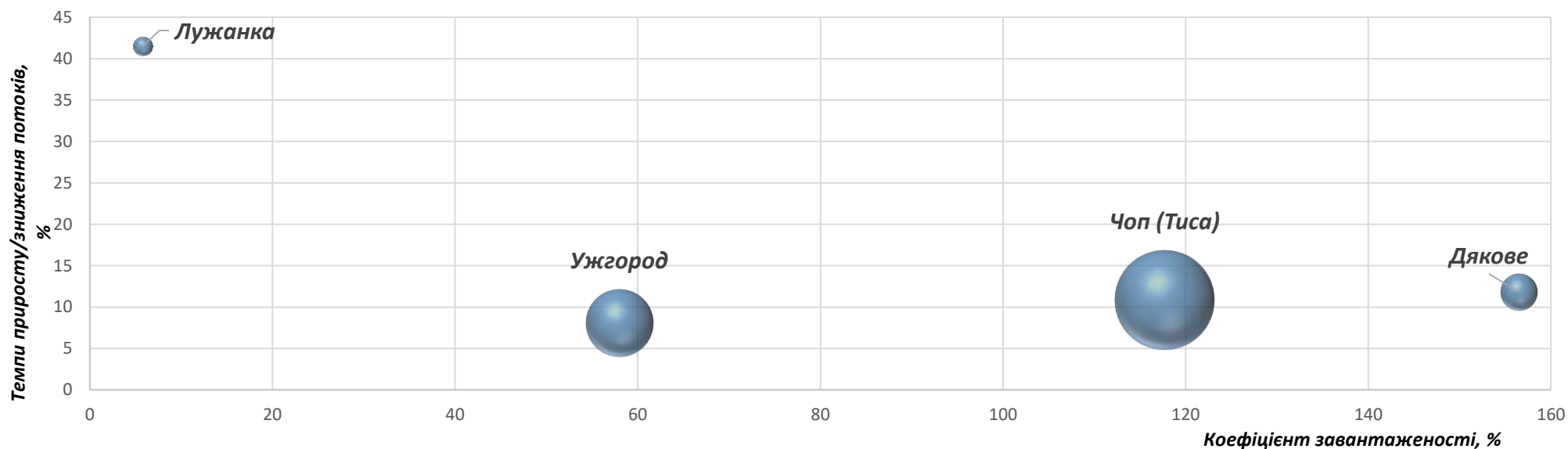


Рис. 5.6. Аналіз пунктів пропуску за динамікою перетинів вантажних транспортних засобів (темпи приросту/зниження; коефіцієнт навантаження та вага пункту пропуску у загальному обсязі потоків)

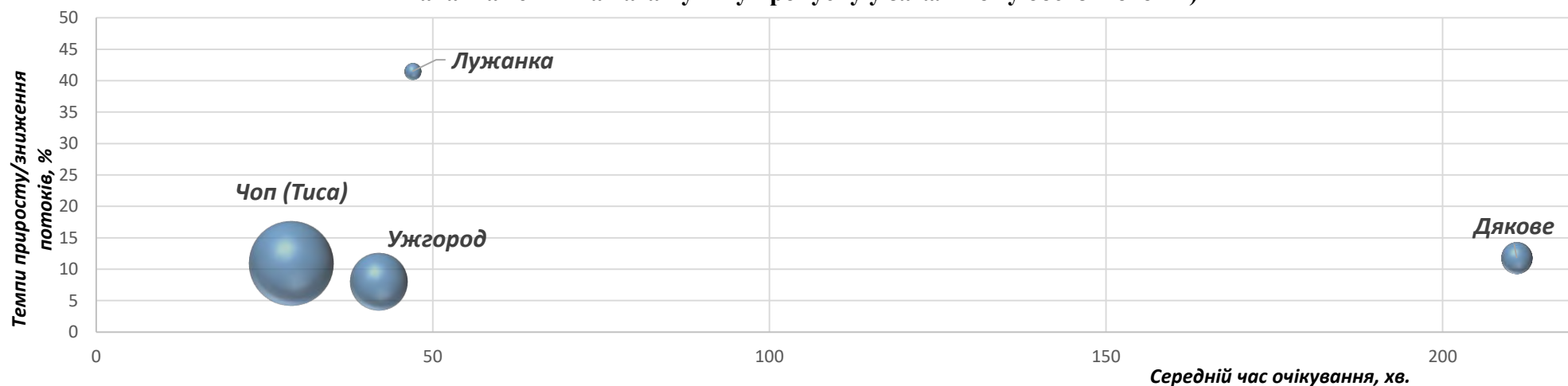


Рис. 5.7. Аналіз пунктів пропуску за динамікою перетинів вантажних транспортних засобів (темпи приросту/зниження; середній час очікування та вага пункту пропуску у загальному обсязі потоків)

Таблиця 5.7

## Групування пунктів пропуску залежно від врахованих індикаторів

Характеристики діючих пунктів пропуску	<u>Пасажиро- та вантажопотоки</u>	Характеристики діючих пунктів пропуску	<u>Легкові автомобілі</u>	Характеристики діючих пунктів пропуску	<u>Автобуси</u>	Характеристики діючих пунктів пропуску	<u>Вантажні транспортні засоби</u>
Демонструють високі темпи приросту та високий рівень завантаженості	Вилок Лужанка Чоп (Тиса) Дякове (автом) п+в Чоп (Тиса) - в	Демонструють позитивні темпи росту та високий рівень завантаження або середній час очікування більше 1 год	Лужанка Косино Дзвінкове Вилок	Демонструють високі темпи зростання і або високий рівень завантаження, або середній час очікування більше 1 години	Ужгород Лужанка	Демонструють високі темпи зростання та високий рівень завантаження або середній час очікування більше 1 години	Чоп (Тиса) Дякове
Демонструють високі темпи приросту, але рівень завантаженості незначний	Солотвино Малі Селменці Дзвінкове Чоп (Дружба) – п Ужгород - в	Демонструють позитивні темпи росту, але і рівень завантаження, і час очікування є низькими	Солотвино Чоп (Тиса) Дякове (автом)	Демонструють високі темпи приросту, але рівень завантаженості незначний або час очікування менше 30 хв.	Чоп (Тиса) Дякове	Демонструють високі темпи приросту, але рівень завантаженості незначний	Ужгород Лужанка
Демонструють позитивні темпи росту при низькому рівні завантаженості	Соловка Ужгород – п Малий Березний Павлове						
Демонструють негативні темпи росту	Чоп (Страж) – в+п Чоп (Дружба) - в Дякове (залізні)	Демонструють негативні темпи росту	Ужгород Малий березний				

# ДОДАТКИ

Таблиця А.1

## Мережа пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області

№ п/п	Країна	Назва	Категорія	Вид сполучення	Характер транспортних перевезень	Режим функціонування	Час роботи
1	Словаччина	Малий Березний- Убля	міждержавний	автомобільний, пішохідний та для велосипедистів	вантажо- пасажирський (до 3,5 т)	постійний	цілодобовий
2		Ужгород-Вишні-Немецьке	міжнародний	автомобільний	вантажо- пасажирський	постійний	цілодобовий
3		Павлове-Матшовце	міжнародний	залізничний	вантажний	постійний	цілодобовий
4		Малі Селменці-Вельке Сlemenце	міжнародний	пішохідний та велосипедистів	пасажирський	постійний	з 09.00 до 21.00
5		Чоп (Страж)- Чірна над Тисою	міжнародний	залізничний	вантажо- пасажирський	постійний	цілодобовий
1	Угорщина	Чоп (Тиса)- Захонь	міжнародний	автомобільний	вантажо- пасажирський	постійний	цілодобовий
2		Чоп (Дружба)- Захонь	міжнародний	залізничний	вантажо- пасажирський	постійний	цілодобовий
3		Соловка-Епершкеш	міжнародний	залізничний	вантажний	постійний	цілодобовий
4		Дзвінкове-Лонья	міжнародний	автомобільний (крім автобусів)	пасажирський	постійний	з 9:00 до 17:00
5		Косино-Барабаш	міжнародний	автомобільний (крім автобусів)	пасажирський	постійний	з 8:00 до 20:00
6		Лужанка-Берегурань	міжнародний	автомобільний	вантажо- пасажирський (до 7,5 т)	постійний	цілодобовий
7		Вилок-Тісбеч	міжнародний	автомобільний	пасажирський	постійний	цілодобовий
1	Румунія	Дякове-Халмеу	міжнародний	автомобільний	вантажо- пасажирський	постійний	цілодобовий
2		Дякове- Халмеу	міжнародний	залізничний	вантажо- пасажирський	постійний	цілодобовий
3		Хижа-Тарна Маре	місцевий	автомобільний пішохідний	пасажирський	постійний (не функціонує з 2005 р.)	тричі на тиждень (понеділок, середа, п'ятниця) з 9:00 до 17:00
4		Тересва-Кимпулунг ла Тиса	міжнародний	залізничний	вантажо- пасажирський	постійний (не функціонує з 2005 р.)	цілодобовий
5		Солотвино-Сігету Мармаціей	міжнародний	автомобільний	пасажирський (до 3,5 т) (не більше 9 пос. місць, вкл. місце водія)	постійний	цілодобовий
6		Ділове-Валя Вишеулуй	міжнародний	залізничний	вантажо- пасажирський	постійний (не функціонує з 2005 р.)	цілодобовий

Підписано до друку 31.10.2019 р. Формат 60×90/16.  
Папір офсетний. Друк на різнографі. Умов. друк. арк. 21,66  
Тираж 100 прим.

---

Друк : ПП «Арал»  
м. Львів, вул. Козельницька, 4  
тел: (050) 371-62-80