

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



**ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ ВАНТАЖНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: ФАКТОРИ ВПЛИВУ ТА
ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ**

науково-аналітична доповідь

Львів - 2021

УДК [338.47:347.463]:339.1(477)

Функціонування ринку вантажних перевезень в Україні: фактори впливу та пріоритети розвитку: науково-аналітична доповідь (електронне видання) / наук. ред. Х. М. Притула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2021. 94 с. (Серія «Транскордонне співробітництво»)

У науково-аналітичній доповіді представлено результати дослідження основних тенденцій розвитку сфери транспортних послуг як на внутрішньому ринку України, так і на міжнародному, окреслено її роль у стимулюванні регіонального економічного розвитку. На основі аналізу динаміки та структури перевезення вантажів та вантажообігу ідентифіковано основні стримуючі фактори нарощення міжнародних та транзитних вантажних перевезень. Оцінено трафік транспортних потоків через державний кордон за категоріями перетинів та ділянками державного кордону та пропускну спроможність мережі пунктів пропуску на ділянках державного кордону, спільних з країнами ЄС. Запропоновано напрями розвитку транспортно-логістичної інфраструктури національної мережі міжнародних транспортних коридорів та розбудови митного кордону України.

Для представників органів державної та місцевої влади, науковців та інших осіб, зацікавлених у проблематиці розвитку ринків вантажних перевезень (внутрішніх, міжнародних та транзитних) та прикордонної інфраструктури в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів.

ISBN 978-966-02-4251-7 (серія)

ISBN 978-966-02-9842-2 (електронне видання)

Науковий редактор:

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

Рецензенти:

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

Карий Олег Ігорович, д.е.н., проф.

Рекомендовано до друку Вченою радою ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» (Протокол №10 від 13 грудня 2021 р.)

© ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України», 2021

ЗМІСТ

ВСТУП	4
I. РОЗВИТОК СФЕРИ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В ЕКОНОМІЦІ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ	5
II. ДИНАМІКА ТА СТРУКТУРА ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ	23
III. АНАЛІЗ ТРАФІКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ	40
IV. МОНІТОРИНГ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА ДІЛЯНКАХ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ УКРАЇНА-ЄС: ЧАС ОЧІКУВАННЯ	64
ДОДАТКИ	79

ВСТУП

Світова економіка розвивається в умовах глобальної турбулентності, високої мобільності капіталу та конкуренції за інвестиції, превалювання мережових форм виробничої кооперації та організації логістики тощо. Відтак посилення процесів міжнародної економічної інтеграції актуалізує необхідність пошуку нових стимулів та драйверів економічного зростання України як однієї з найбільших за територією та кількістю населення країн Європи, та водночас однієї з найменш економічно розвинених країн регіону. Потужним каталізатором для розвитку країни та регіонів може стати використання переваг геополітичного положення та розгалуженої мережі всіх видів транспорту. Україна знаходиться на перехресті світових торговельних шляхів Європи та Азії («Новий Шовковий Шлях»), Індії та Скандинавії тощо. Інтеграція національної мережі міжнародних транспортних коридорів у європейську та міжнародну транспортні мережі та розвиток логістично-транспортної інфраструктури сприятиме активізації економічної діяльності в регіонах, ефективній реалізації їх транзитного та торговельного потенціалів та перетворенню України у світовий транзитний хаб.

Питанням розвитку стабільних транспортних систем, налагодження ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем присвячена окрема глава Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС (далі Угода) (Розділ V. Економічне та галузеве співробітництво. Глава 7. Транспорт).

Послідовній імплементації транспортного законодавства ЄС у національне законодавство сприяє поглиблення співробітництва у рамках транспортної панелі Східного партнерства (СхП), яка також зорієнтована на забезпечення розвитку регіональної транспортної мережі СхП, сумісної з TEN-T мережею. Цьогоріч відчутним поштовхом для розвитку пасажирських та вантажних перевезень стало підписання Угоди про спільний авіаційний простір в межах 23-го Саміту Україна — ЄС (12 жовтня 2021 р.) та прийняття закону України «Про мультимодальні перевезення» (17 листопада 2021 р. №1887-ІХ) в частині імплементації Директиви Ради 92/106/ЄЕС. Це сприятиме нарощенню обсягів перевезень вантажів територією України за участю національних транспортних компаній та підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг і розвитку мережі транспортних коридорів.

У науково-аналітичній доповіді досліджено основні тенденції розвитку сфери транспортних послуг як на внутрішньому ринку України, так і на міжнародному, окреслено її роль у стимулюванні регіонального економічного розвитку. На основі аналізу динаміки та структури перевезення вантажів та вантажообігу ідентифіковано основні стримуючі фактори нарощення міжнародних та транзитних вантажних перевезень. Оцінено трафік транспортних потоків через державний кордон за категоріями перетинів та ділянками державного кордону та пропускну спроможність мережі пунктів пропуску на ділянках державного кордону, спільних з країнами ЄС.

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

Авторський колектив: Андрушків І.П., к.е.н., доц. (п. 2); Демедюк О.П. (п. 4); Калат Я.Я., к.е.н. (п. 2); Кирик І.М. (п. 3); Максименко А.О., к.соц.н. (п. 1, 2, 4); Притула Х.М., д.е.н., с.н.с. (вступ, п. 1-3); Стельмах Х.П., к.е.н. (п. 4).

1. РОЗВИТОК СФЕРИ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ В ЕКОНОМІЦІ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Згідно з дослідженнями Спільного дослідницького центру Європейської комісії¹ (JRS) транспорт відіграє важливу роль у сучасній економіці та суспільстві та здійснює суттєвий вплив на економічне зростання та зайнятість населення. У транспортній галузі зайнято близько 10 мільйонів людей і на неї припадає близько 5% ВВП. Ефективність транспортних систем визначає конкурентоспроможність європейських компаній у світовій економіці. Близько 10–15% вартості готової продукції європейських компаній припадає на логістику, а саме транспорт та зберігання.

Якість транспортних послуг безпосередньо корелює з якістю життя людей. У середньому 13,2% бюджету кожного домогосподарства витрачається на транспортні товари та послуги. Транспорт є одним з основних джерел викидів CO_2 . Розроблена Дорожня карта «Транспорт 2050» для спільного транспортного простору² передбачає здійснення глибоких структурних реформ, зорієнтованих на економіку, конкурентоспроможність та декарбонізацію транспорту, зокрема:

- підвищення ефективності всієї транспортної системи: техніко-економічний аналіз нових технологій, аналіз впливу на транспортний попит, витрати, викиди, затори, доступність та економічний ефект;
- підвищення конкурентоспроможності європейської промисловості: аналіз внеску транспорту в економічну конкурентоспроможність як основного елемента економічної діяльності (перевезення пасажирів та вантажів), так і як окремого сектору;
- розвиток транспорту майбутнього (довгострокова перспектива): технологічна діяльність та прогностичні показники розвитку, техніко-економічна характеристика, інновації на транспорті;
- декарбонізацію та «екологізацію» транспортної системи: аналіз технологій та заходів щодо скорочення викидів парникових газів на транспорті та інших зовнішніх ефектів, розробка методологій оцінки зовнішніх витрат.

Основними цілями реалізації політики у Дорожній карті визначено:

- скоротити удвічі використання бензинових та дизельних автомобілів у містах до 2030 року, повністю припинивши їх використання до 2050 року та забезпечити мобільність містами без викидів CO_2 до 2030 року;
- збільшити використання низьковуглецевого екологічного палива в авіатранспорті до 40% до 2050 року;
- скоротити викиди CO_2 у ЄС від використання суднового палива на 40% до 2050 року;
- переорієнтувати 30% автомобільних вантажних перевезень на відстань понад 300 км на залізничний та водний транспорт до 2030 року та понад 50% до 2050 року;

¹ Transport sector economic analysis. URL: <https://ec.europa.eu/jrc/en/research-topic/transport-sector-economic-analysis>

² Roadmap to a single European transport area: Towards a competitive and resource-efficient transport system. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3Atr0054>

- потроїти існуючу мережу швидкісних залізниць до 2030 року. Більшість пасажирських перевезень на середні відстані мають здійснюватись залізницею до 2050 року;
- до 2030 року створити повністю функціональну загальноєвропейську базову мережу TEN-T, яка б інтегрувала всі види транспорту;
- з'єднати великі аеропорти з залізничними та основними морськими портами та залізничними та внутрішніми водними шляхами до 2050 року;
- запровадити системи управління рухом для різних видів транспорту, таких як залізничний та автомобільний;
- розробити мультимодальну систему управління інформацією про транспорт та платіжну систему до 2020 року;
- скоротити кількість дорожньо-транспортних пригод на дорогах до 2050 року до мінімуму;
- повністю застосовувати принципи "користувач платить" (той, хто користується інфраструктурою, платить за це) і "забруднювач платить" (той, хто забруднює, платить за це).

На сьогодні у структурі ВДВ України на сферу транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності припадає 7,74% (станом на 2019 р.). Понад дві третини наданих послуг у цій сфері припадає на м. Київ (31,3%), Одеську (12,6%), Дніпропетровську (6,7%), Київську (5,9%), Львівську (5,2%) та Харківську (5,1%) області. Обсяги наданих послуг безпосередньо корелюють з рівнем соціально-економічного розвитку регіону, обсягами експортно-імпортних операцій та розвиненістю логістично-транспортної інфраструктури території. За період 2015-2019 рр. найвищою динамікою зростання обсягів наданих послуг у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності характеризувалися Житомирська (307,6%), м. Київ (301,2%), Чернігівська (300,1%), Тернопільська (252,5%), Закарпатська (239,8%), Хмельницька (233,7%), Черкаська (218,3%), Сумська (209,3%), Вінницька (207,9%) та Чернівецька (205,6%) області (див. табл. 1.1, додаток А.1).

Таблиця 1.1

Частки регіонів у загальному обсязі ВДВ та транспортних послуг України

	Частка регіону у загальному обсязі валової доданої вартості України, у фактичних цінах, % до підсумку				Частка регіону у загальному обсязі наданих послуг у за видом економічної діяльності Н. Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, у фактичних цінах, % до підсумку			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
Україна	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
АР Крим	...	...	...	...	...	...	...	...
Вінницька	3,1	3,1	3,1	3,2	2,1	2,4	2,7	2,2
Волинська	1,5	1,8	1,8	1,9	1,5	1,5	1,7	1,6
Дніпропетровська	9,7	10,0	9,7	9,5	8,0	7,1	7,4	6,7
Донецька	5,3	5,1	5,0	5,0	8,1	6,5	3,5	3,1
Житомирська	2,1	2,1	2,2	2,2	1,4	1,7	2,0	1,9

Закарпатська	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	2,2	2,3	2,3
Запорізька	4,1	4,0	3,8	3,7	2,1	1,9	1,7	1,5
Івано-Франківська	2,2	2,2	2,3	2,2	1,8	1,8	1,7	1,5
Київська	5,3	5,2	5,5	5,5	7,1	6,3	6,4	5,9
Кіровоградська	2,0	1,8	1,9	1,8	2,3	1,9	1,8	1,6
Луганська	1,3	1,0	1,0	1,0	0,8	0,5	0,4	0,4
Львівська	5,0	5,1	5,1	5,4	6,4	5,6	5,1	5,2
Миколаївська	2,5	2,3	2,3	2,3	3,1	3,0	2,8	2,7
Одеська	5,2	5,2	5,0	5,0	13,5	13,5	12,3	12,6
Полтавська	4,9	5,0	4,9	4,7	3,2	3,5	3,6	3,1
Рівненська	1,7	1,7	1,7	1,7	1,1	1,3	1,3	1,2
Сумська	2,0	1,9	2,0	1,9	1,1	1,4	1,4	1,3
Тернопільська	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4	1,3	1,8	1,7
Харківська	6,5	6,3	6,6	6,2	5,7	5,4	5,8	5,1
Херсонська	1,7	1,6	1,6	1,6	1,3	1,1	1,3	1,1
Хмельницька	2,1	2,2	2,2	2,1	1,4	1,5	1,7	1,6
Черкаська	2,5	2,4	2,6	2,5	1,7	2,0	2,3	2,1
Чернівецька	1,0	1,0	1,0	1,1	0,7	0,8	0,8	0,8
Чернігівська	1,9	1,9	2,0	2,0	1,0	1,5	1,8	1,5
м. Київ	23,6	24,2	23,7	24,4	21,5	24,3	26,4	31,3

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Більше половини всіх зайнятих у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності в Україні станом на 2020 р. припадає на Одеську (10,8%), Дніпропетровську (8,1%), м. Київ (7,5%), Харківську (7,3%), Київську (6,8%), Львівську (6,3%) та Донецьку (5,7%) області. На зміну позитивній динаміці зростання кількості зайнятих протягом 2018-2019 рр. як в економіці країни загалом, так і у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, у 2020 р. кількість зайнятих зменшилась у них відповідно на 4% та 2,4%. Це зумовлено насамперед сповільненням економічної активності в Україні та загальним зниженням світового попиту з огляду на пандемію COVID-19 (див. табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Показники зайнятості в економіці регіонів України

	Частка регіону у загальній кількості зайнятих у країні, % до підсумку					Частка регіону у загальній кількості зайнятих у країні за видом економічної діяльності Н. Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, у фактичних цінах, % до підсумку				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
АР Крим	...	...	...	...		...	...	...	...	
Вінницька	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,2	4,2	4,2	4,0	3,9
Волинська	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1
Дніпропетровська	8,8	8,6	8,6	8,5	8,6	9,2	8,9	8,8	8,5	8,1
Донецька	4,6	4,5	4,5	4,5	4,5	5,1	5,9	5,8	5,7	5,7
Житомирська	3,1	3,2	3,2	3,1	3,1	3,7	3,9	3,9	4,0	3,7
Закарпатська	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4
Запорізька	4,5	4,5	4,5	4,5	4,4	3,7	3,7	3,6	3,6	3,5

Івано-Франківська	3,4	3,5	3,5	3,5	3,4	2,3	2,3	2,4	2,4	2,5
Київська	4,5	4,6	4,6	4,7	4,7	6,6	6,5	6,9	6,8	6,8
Кіровоградська	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4
Луганська	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,9	1,9
Львівська	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,4	6,4	6,3	6,1	6,3
Миколаївська	3,1	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Одеська	6,1	6,1	6,1	6,2	6,2	10,7	10,6	10,8	10,8	10,8
Полтавська	3,5	3,6	3,5	3,6	3,6	3,9	3,7	3,6	3,5	3,5
Рівненська	2,9	2,8	2,9	2,9	2,9	2,7	2,6	2,6	2,7	2,7
Сумська	2,9	3,0	3,0	3,0	2,9	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Тернопільська	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1
Харківська	7,6	7,7	7,7	7,6	7,6	7,2	7,3	7,2	7,1	7,3
Херсонська	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,3	2,3	2,3	2,3	2,1
Хмельницька	3,1	3,2	3,2	3,2	3,2	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5
Черкаська	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9
Чернівецька	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Чернігівська	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,1	2,0	1,9	2,0	2,1
м. Київ	8,4	8,4	8,4	8,3	8,5	6,7	6,7	6,7	7,2	7,5

Джерело: за даними Державної служби статистики України

У структурі економіки шести регіонів частка сфери транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності є вищою відносно її значення у середньому по країні: в Одеській (19,39%), Закарпатській (10,76%), м. Києві (9,9%), Тернопільській (9,21%), Миколаївській (9,03%) та Київській (8,39%) областях.

У 2020 р. частка зайнятих у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у загальній кількості зайнятих регіону найвищою була у Одеській області - 10,6%, Київській – 8,8%, Донецькій – 7,72%, Житомирській – 7,32% та Кіровоградській - 6,38% областях. Одеська та Київська області є лідерами серед решти регіонів за цими двома показниками розвитку сфери транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (див. табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Транспортні послуги в економіці регіонів України

	Частка транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у ВДВ регіону, %				Частка зайнятих у транспорті, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності у загальній кількості зайнятих регіону, %				
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	7,75	7,59	7,53	7,74	6,13	6,14	6,08	6,03	6,13
АР Крим	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Вінницька	5,13	6,06	6,45	5,42	6,30	6,49	6,33	6,10	6,05
Волинська	7,72	6,50	7,48	6,54	5,23	5,46	5,50	5,45	5,71
Дніпропетровська	6,43	5,44	5,72	5,42	6,46	6,33	6,23	5,99	5,80
Донецька	11,95	9,65	5,27	4,84	6,76	7,91	7,80	7,62	7,72
Житомирська	5,10	6,28	6,88	6,90	7,35	7,50	7,59	7,60	7,32
Закарпатська	9,29	10,92	11,02	10,76	5,06	4,98	4,74	4,66	4,73
Запорізька	3,97	3,58	3,28	3,11	5,08	5,03	4,89	4,81	4,76
Івано-Франківська	6,35	6,40	5,56	5,14	4,17	4,15	4,14	4,12	4,35
Київська	10,27	9,07	8,65	8,39	8,95	8,65	9,02	8,83	8,80
Кіровоградська	8,93	8,08	7,07	6,87	6,57	6,50	6,39	6,11	6,38
Луганська	4,79	3,47	3,02	3,23	5,56	5,75	5,73	6,16	6,30

Львівська	9,99	8,36	7,55	7,39	6,07	6,03	5,88	5,63	5,87
Миколаївська	9,86	9,62	9,19	9,03	5,94	6,06	5,95	6,08	6,13
Одеська	20,08	19,88	18,44	19,39	10,70	10,61	10,71	10,57	10,60
Полтавська	5,09	5,27	5,55	5,16	6,75	6,43	6,17	5,87	6,04
Рівненська	5,13	5,85	5,93	5,60	5,59	5,61	5,47	5,62	5,75
Сумська	4,26	5,44	5,45	5,42	5,71	5,59	5,50	5,44	5,70
Тернопільська	7,58	7,28	9,44	9,21	4,81	4,99	4,82	4,88	5,05
Харківська	6,78	6,52	6,68	6,39	5,83	5,77	5,66	5,59	5,91
Херсонська	5,86	4,92	5,97	5,41	5,22	5,13	5,06	4,96	4,76
Хмельницька	5,00	5,34	5,86	5,78	4,70	4,75	4,85	4,77	4,87
Черкаська	5,30	6,21	6,84	6,26	5,41	5,34	5,43	5,36	5,51
Чернівецька	5,39	5,97	5,82	5,81	4,25	4,24	4,18	4,16	4,14
Чернігівська	4,12	5,76	6,58	6,02	4,83	4,60	4,49	4,57	5,08
м. Київ	7,05	7,62	8,39	9,90	4,88	4,87	4,84	5,24	5,42

Джерело: за даними Державної служби статистики України

За обсягом наданих послуг у цій сфері та її вагомістю в економіці відповідного регіону лідирують Одеська та Київська області. На території цих регіонів сформувались найбільші транспортні вузли в Україні, які забезпечують транзитні, внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів (див. рис. 1.1).

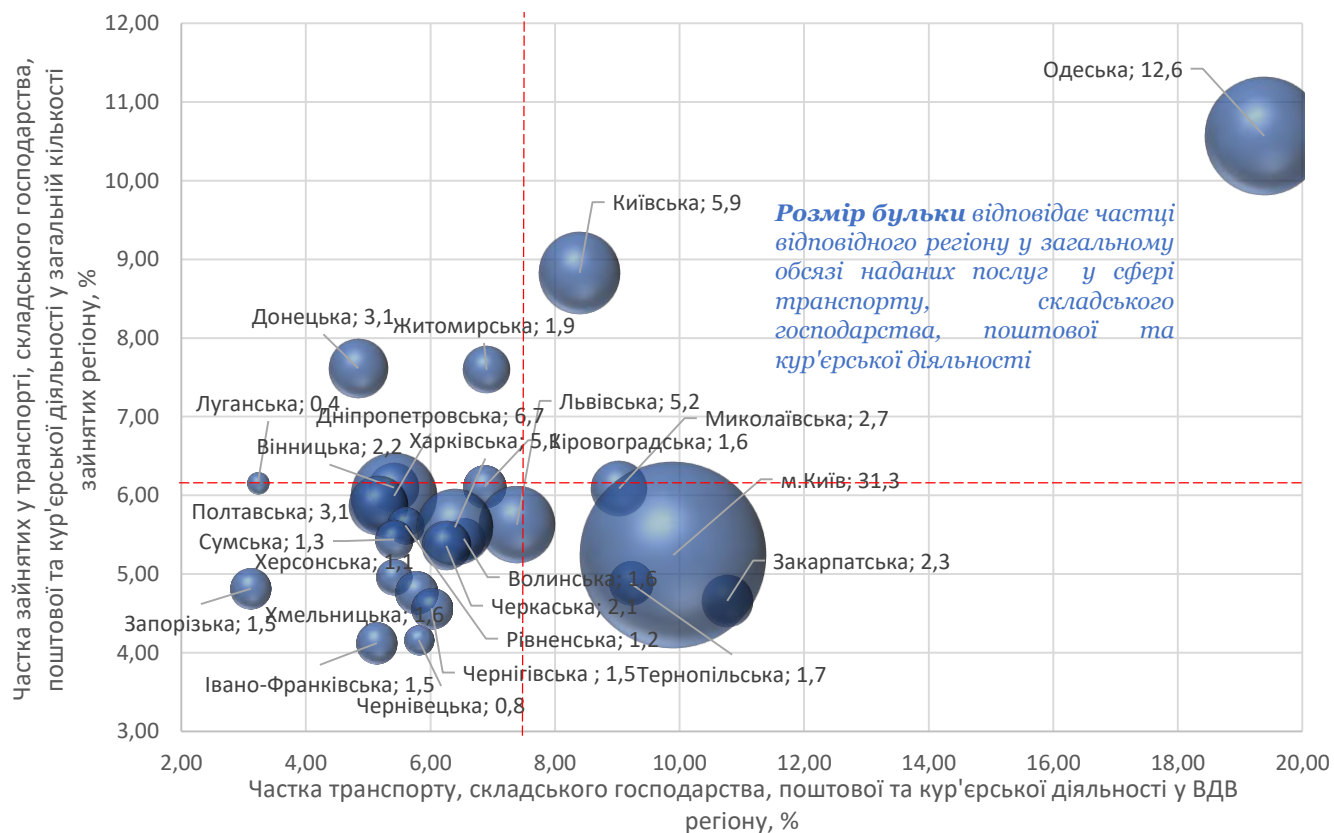


Рис. 1.1. Розвиток сфери надання транспортних послуг в економіці регіонів

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Аналіз обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання та кількості зайнятих у них працівників за окремими видами економічної діяльності у

розрізі регіонів дозволив оцінити розвиток ринків вантажних перевезень автомобільним транспортом³ (див. табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання та кількість зайнятих у них працівників

	Частка регіону у загальному обсязі реалізованої продукції за видом економічної діяльності 49.4 Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей у країні, % до підсумку					Частка регіону у загальній кількості зайнятих у країні за видом економічної діяльності 49.4 Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей у країні, % до підсумку				
	2016	2017	2018	2019	2019 до 2010, %	2016	2017	2018	2019	2019 до 2010, %
Україна	100,0	100,0	100,0	100,0	546,01	100,0	100,0	100,0	100,0	101,23
АР Крим	...	...	...	...		...	...	...	...	...
Вінницька	3,23	4,04	3,38	3,76	-	4,39	4,58	4,53	4,42	-
Волинська	3,99	4,16	4,47	4,17	615,22	4,21	4,42	4,54	4,42	101,62
Дніпропетровська	9,30	-	10,32	10,87	1006,02	9,23	-	8,73	8,75	140,28
Донецька	3,42	2,76	3,36	2,92	162,62	3,72	3,19	3,82	3,53	44,19
Житомирська	1,94	1,79	2,04	2,22	732,15	2,38	2,31	2,37	2,29	108,55
Закарпатська	3,25	3,83	3,50	3,30	471,54	4,01	4,05	4,03	3,71	94,39
Запорізька	2,25	2,38	2,16	2,34	467,73	3,04	3,04	2,93	2,93	98,93
Івано-Франківська	8,60	-	2,12	2,16	505,59	2,53	-	2,35	2,28	120,95
Київська	4,90	6,02	7,40	6,87	-	5,97	6,20	6,56	6,44	-
Кіровоградська	2,25	1,80	2,15	2,08	687,21	2,46	2,52	2,36	2,45	114,54
Луганська	0,65	0,65	0,78	0,70	97,02	1,02	0,99	1,23	1,18	28,30
Львівська	7,48	8,13	8,14	8,31	583,03	7,38	7,59	7,81	7,84	119,25
Миколаївська	2,25	2,11	2,52	2,60	780,26	2,58	2,61	2,65	2,69	111,66
Одеська	4,17	5,24	5,70	6,52	1025,80	5,41	5,57	5,34	5,98	134,21
Полтавська	3,72	3,48	4,04	4,16	531,31	4,45	4,06	4,37	4,46	100,56
Рівненська	2,72	2,74	2,87	2,69	479,80	2,88	2,96	3,09	3,10	99,71
Сумська	1,17	1,25	1,38	1,21	470,44	1,88	1,87	1,98	1,96	102,63
Тернопільська	1,94	2,03	1,94	1,80	456,99	2,32	2,12	2,24	2,11	94,76
Харківська	5,07	4,95	5,15	5,82	649,17	6,29	5,97	6,05	5,89	103,43
Херсонська	1,33	1,30	2,75	1,83	1088,30	1,70	1,67	1,73	1,65	115,94
Хмельницька	2,64	2,88	2,51	2,50	696,29	2,82	2,92	2,92	3,11	128,50
Черкаська	2,49	2,44	2,56	2,67	-	2,90	2,92	2,92	3,01	-
Чернівецька	0,95	1,00	1,08	0,96	405,83	1,40	1,31	1,45	1,42	94,08
Чернігівська	2,25	2,60	2,62	2,38	476,09	2,31	2,49	2,61	2,58	97,38
м. Київ	18,01	16,53	15,06	15,16	552,99	12,73	12,73	11,38	11,81	120,78

Джерело: за даними Державної служби статистики України

У сфері вантажних автомобільних перевезень протягом 2010-2019 рр. практично удвічі зросла частка Дніпропетровської (з 5,9% до 10,9%) та Одеської (3,47% до 6,52%) областей у загальному обсязі реалізованої продукції за видом економічної діяльності 49.4 Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей у країні. Саме ці області включно з Херсонською областю демонструють найвищі показники динаміки зростання: протягом 2010-2019 рр. обсяги реалізованої продукції за видом економічної діяльності 49.4 Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг

³ Інформація надана Державною службою статистики України, лист №15.1.3-22/457ПІ-21 від 07.04.2021

перевезення речей у країні зросли більше, ніж у 10 разів. При цьому в середньому по Україні обсяг реалізованих послуг у сфері вантажних автомобільних перевезень зріс у 5,5 разів.

Високими є частки м. Києва (15,16%), Дніпропетровської (10,87%), Львівської (8,31%), Київської (6,87%) та Харківської (5,82%) областей у сфері надання послуг вантажних автомобільних перевезень. Відповідно і вищими середніх показників по країні є і показники зайнятості у цій сфері зазначених регіонів (див. рис. 1.2).

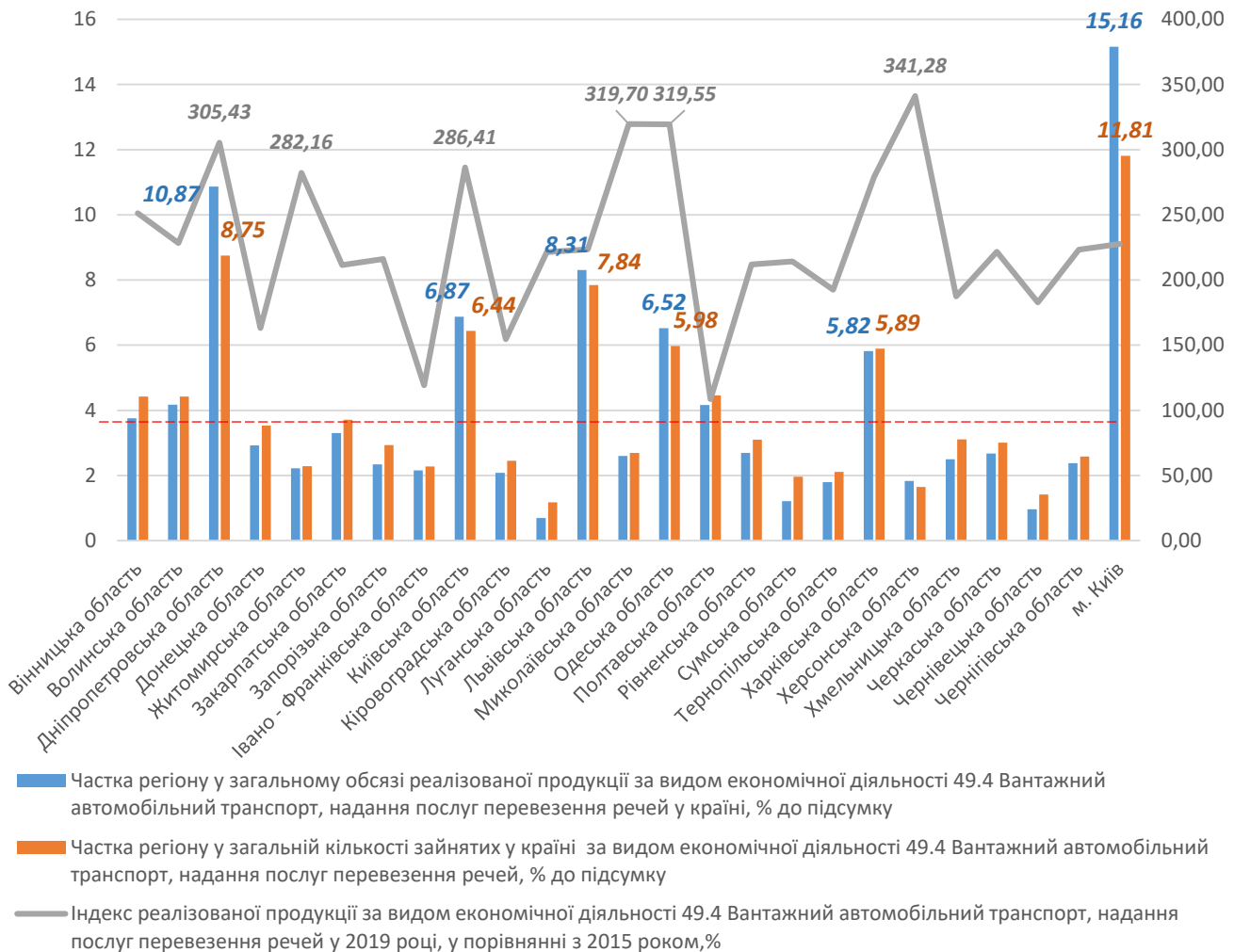


Рис. 1.2. Показники обсягів реалізованої продукції та кількості зайнятих за видом економічної діяльності 49.4 Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей у країні у розрізі регіонів , %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Протягом 2015-2019 рр. найвищою була динаміка зростання обсягів реалізованої продукції за видом економічної діяльності групи 49.4 саме у приморських регіонах країни: Херсонській (341,3%), Миколаївській (319,7%) та Одеській (319,6%) областях. З огляду на закриття портів у Китаї через пандемію COVID-19 були розірвані традиційні ланцюги поставок. Відтак у 2020 році частина вантажних перевезень переорієнтувалась

на автомобільні та залізничні перевезення, що зумовило і перерозподіл обсягів наданих послуг у сфері вантажних перевезень серед регіонів України.

На сьогодні висока динаміка зростання обсягів наданих послуг у сфері вантажних автомобільних перевезень не відповідає динаміці зростання кількості зайнятих у цій сфері. Така тенденція сформувалась і у світі. За різними оцінками⁴ у материковій Європі не вистачає близько 400 000 водіїв вантажівок. У минулому році Німеччина втратила від 45 000 до 60 000 водіїв вантажних автомобілів. Починаючи з 2019 року Франція зіткнулася з дефіцитом близько 43 000 водіїв вантажних автомобілів. За оцінками аналітиків, дефіцит в Італії в 2019 році склав близько 15 000 осіб. Враховуючи закриття портів у Китаї під час пандемії загострюється криза, спричинена розірванням традиційних ланцюгів поставок (див. рис. 1.3).



Рис. 1.3. Пропозиції вакансії «водій вантажівки» у країнах Європи

Джерело: [4]

Одним з відчутних факторів розвитку європейського ринку вантажних автомобільних перевезень стало прийняття Європейським Парламентом у 2020 р. *Пакету мобільності*, який вступатиме в силу поетапно протягом наступних шести років. Він складається з трьох законодавчих актів, які мають на меті покращити умови праці водіїв вантажівок та зменшити ризик недобросовісної конкуренції у сфері комерційних

⁴ Now lorry driver shortage hits Europe: Germany, France and Spain suffer total shortfall of 400,000 HGV drivers sparking claims Brexit is NOT to blame for UK crisis. URL: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-9946817/Now-lorry-driver-shortage-hits-Europe-Germany-France-Spain-suffer-shortfall-400-000.html>

автомобільних перевезень⁵. Така законодавча ініціатива вносить суттєві зміни до правил функціонування автомобільного транспорту ЄС та охоплює багато аспектів діяльності галузі. Зокрема, пакет передбачає наступні правила:

- регулярний щотижневий відпочинок водіїв не менше ніж 45 годин поза кабіною транспортного засобу;
- зобов'язання для водія протягом двох тижнів брати два регулярних тижневих періоди відпочинку або один регулярний період відпочинку та один скорочений тижневий період відпочинку тривалістю не менше 24 годин;
- обов'язкове повернення водіїв додому кожні три чи чотири тижні (залежно від того, чи мав водій два послідовних скорочених тижневих періоди відпочинку). Роботодавець зобов'язаний запропонувати водієві можливість повернутися або до місця свого проживання, або до операційного центру роботодавця, де він зареєстрований та функціонує. Така організація робочого часу має здійснюватися роботодавцем, без особливого запиту з боку водія. Однак, водії повинні мати свободу вибору, де вони проводитимуть свій відпочинок – вдома чи в штаб-квартирі транспортної компанії;
- заміна аналогових і цифрових тахографів на всіх тягачах на SMART тахографи (2024 р.), з 2025 р. на тягачах мають бути встановлені SMART тахографи 2-го покоління, з липня 2026 р. SMART тахографи 2-го покоління також є обов'язковими для комерційних транспортних засобів (до 3,5 т), які здійснюють міжнародні перевезення;
- здійснення максимум трьох каботажних операцій протягом семи календарних днів, проте водій не зможе виконувати черговий каботаж на території тієї ж країни, якщо не пройде як мінімум чотири дні з моменту такої останньої поїздки (2022 р.)^{6,7}.

Пакет Мобільності не поширюється на:

- ✓ двосторонні транспортні угоди (bilateral transport);
- ✓ транзитні операції, здійснені комбінованим типом перевезень (якщо здійснюються у складі двосторонніх транспортних угод);
- ✓ міжрегіональні операції (звільнення поширюється на 1 вантажно-розвантажувальну операцію або 2 вантажно-розвантажувальні операції в зворотному напрямі, якщо вони відбуваються на підставі двостороннього перевезення. Звільнення поширюється на ручну реєстрацію моменту перетину кордону)⁸.

Представники таких країн як Болгарія, Кіпр, Естонія, Угорщина, Мальта, Латвія, Литва, Польща та Румунія виступили із протесними заявами щодо Пакету Мобільності, а саме: «Пакет мобільності I відхиляється від цілей початкової пропозиції Комісії. Крім того, важливі положення не оцінювалися з точки зору їх впливу на галузь автомобільного транспорту, її працівників та економіку ЄС в цілому. У цьому контексті, варто зауважити,

⁵ Mobility package. URL: <https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/industrial-relations-dictionary/mobility-package>

⁶ Driving and rest times rules. IRU - European Union (Brussels) office. URL: <https://www.irumobilitypackages.org/driving-and-rest-time-rules>

⁷ Mobility Package 1. Data gathering and analysis of the impacts of cabotage restrictions on combined transport road legs : executive summary. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a4ef8179-72a2-11eb-9ac9-01aa75ed71a1>

⁸ Guide. THE MOBILITY PACKAGE AT A GLANCE, 2020. URL: <https://d1dcnte8mfzqpv.cloudfront.net/uploads/2020/08/7fa7cab5ab4a9c01f4b51e067ba.pdf>

що Комісія визнала, що деякі заходи не були проаналізовані належним чином, і висловила сумніви щодо їх відповідності кліматичній політиці ЄС. Зокрема, обов'язкове повернення транспортних засобів до країни-члена, де зареєстрований перевізник, є прикладом положення, яке є не тільки дискримінаційним для країн-членів, але й непослідовним, оскільки воно підриває амбітні цілі ЄС у сфері екологічної політики та суперечить Європейському Зеленому Курсу. Впровадження такого положення збільшить до 3 млн тонн викидів CO₂ в усьому ЄС на рік»⁹

Загалом, прийняття та виконання Пакету Мобільності вплине на:

- перерозподіл та реорганізацію ринку автомобільних вантажних перевезень;
- збільшення вартості послуг автомобільних перевезень (збільшення адміністративних витрат та соціальних);

- збільшення викидів CO₂;

- збільшення кількості додаткових поїздок здійснюваних перевізниками.

Очікується, що до 2023 р. у найбільш імовірному базовому сценарії вантажооборот збільшиться на 2,5 мільярда автівок-кілометрів (vehicle-kilometres), що пов'язане з необхідністю повернення вантажівок до своїх баз реєстрації в країнах Центральної та Східної Європи;

- в окремих випадках збільшення часу очікування на кордоні (за базовим сценарієм, який не передбачає створення філій транспортних компаній у західних і найбільш привабливих країнах Центральної Європи, час очікування на деяких пунктах пропуску при перетині кордону може збільшитися вдвічі або навіть втричі, особливо у випадку Румунії. Варто зазначити, що це не матиме впливу на час очікування на німецько-польському кордоні)¹⁰;

- покращення умов праці водіїв вантажівок, які задіяні у міжнародних перевезеннях;

- використання інших видів транспорту у здійсненні вантажних та пасажирських перевезень.

Експорт та імпорт транспортних послуг України: регіональний вимір. Геополітичне положення країни, економічний розвиток регіонів, розгалужена транспортна мережа та інфраструктура зумовлює розвиток зовнішньоекономічних операцій у сфері надання транспортних послуг. Протягом 2016-2020 рр. показники обсягу експорту та імпорту транспортних послуг демонстрували змінну динаміку у розрізі регіонів. До 2019 р. включно більшість регіонів нарощували обсяги експорту та імпорту транспортних послуг: індекс експорту транспортних послуг на рівні країни за цей період часу склав 171,9%, імпорту – 157,6%. Найбільше наростили обсяги експорту послуг Волинська область – у 2,3 рази, Житомирська – у 2,6 разів, Сумська – у 3 рази, Чернігівська – у 2,6 разів. Лідерами за зростанням імпорту транспортних послуг у цей

⁹ Member states take action before EU court against first Mobility Package. EURACTIV Media. Published on 28/10/2020. URL: <https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/opinion/member-states-take-action-before-eu-court-against-first-mobility-package/>

¹⁰ Pakulniewicz, M. Report finds Mobility Package could cost carriers up to €1.5M in extra costs per company. *Trans.INFO*. URL: <https://trans.info/en/report-finds-mobility-package-could-cost-carriers-up-to-e1-5m-in-extra-costs-per-company-255979>

період стали Одеська область – 2,4 рази, Сумська – 5,7 разів, Херсонська – 2,2 рази, Хмельницька – 13,3 разів та Чернігівська області – 4,5 разів (див. Додаток А.2-А.3).

Особливістю економіки Одеської області є значна частка транспортних послуг у структурі експорту та імпорту послуг регіону (~80%). І це є найбільший показник серед регіонів України. У структурі імпорту послуг транспортні послуги займають майже половину у Закарпатській (44,7%), Івано-Франківській (40,8%), Тернопільській (48,7%) областях (див. табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Частка транспортних послуг у загальному обсязі експорту (імпорту) послуг України та регіонів, %

	Частка транспортних послуг у загальному обсязі експорту послуг, %					Частка транспортних послуг у загальному обсязі імпорту послуг, %				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	53,7	54,7	50,3	58,3	43,3	18,6	22,2	23,2	22,5	18,6
АР Крим										
Вінницька	1,8	1,3	1,7	1,5	1,6	17,6	14,0	10,0	8,4	6,1
Волинська	13,7	14,7	12,7	14,6	17,4	13,0	11,0	15,2	10,1	15,6
Дніпропетровська	13,4	33,2	35,0	25,5	27,2	10,0	17,0	19,4	18,8	34,2
Донецька	34,7	36,2	27,6	40,9	62,8	44,2	33,5	46,3	37,8	28,0
Житомирська	8,6	7,7	7,3	10,8	9,4	36,8	42,5	40,7	10,6	19,2
Закарпатська	18,3	15,5	10,1	10,1	13,2	30,6	44,4	39,1	38,0	44,7
Запорізька	6,0	6,4	6,6	7,0	6,6	23,0	21,3	23,1	17,1	10,4
Івано-Франківська	22,6	12,2	13,4	15,0	10,9	33,9	33,1	32,8	39,1	40,8
Київська	60,3	53,5	50,8	53,1	44,4	21,9	30,6	18,2	27,8	27,3
Кіровоградська	73,1	61,1	52,3	59,7	57,8	22,9	18,6	43,9	18,6	18,2
Луганська	2,9	14,7	7,3	1,7	5,4	5,4	4,1	5,8	1,5	2,3
Львівська	16,1	12,4	11,5	11,4	10,9	38,1	24,1	24,7	24,7	28,6
Миколаївська	42,9	33,7	21,2	25,4	37,8	11,3	15,1	9,9	7,4	36,8
Одеська	87,5	84,5	79,7	79,5	77,0	62,8	77,9	72,3	75,8	78,7
Полтавська	22,3	22,1	15,5	14,7	18,5	6,8	4,2	3,1	5,0	5,7
Рівненська	45,7	51,3	44,8	38,5	30,4	37,0	25,9	18,8	19,6	13,7
Сумська	4,6	4,2	9,0	10,2	5,1	3,4	6,9	18,9	18,5	15,1
Тернопільська	7,5	18,6	11,3	9,4	7,3	37,5	28,7	28,2	40,1	48,7
Харківська	4,1	3,9	5,3	5,6	4,8	11,6	11,5	11,2	14,5	24,5
Херсонська	56,2	59,0	55,5	64,1	51,1	16,1	17,0	19,5	4,6	5,9
Хмельницька	39,1	38,0	39,9	37,0	38,5	5,5	22,2	32,7	26,3	25,3
Черкаська	30,2	20,8	12,1	14,3	13,6	12,8	16,0	9,4	22,0	11,9
Чернівецька	17,2	18,1	17,2	12,6	11,4	79,2	49,7	36,7	22,1	19,3
Чернігівська	20,0	34,5	31,2	34,2	29,2	3,9	3,0	4,1	6,0	9,4
м. Київ	22,3	24,4	22,8	20,8	19,0	13,0	16,0	14,2	69,1	13,2

Джерело: Інформація надана Державною службою статистики України, лист №15.1.3-22/384ПІ-21 від 22.03.2021

У 2020 р. на фоні загальносвітової економічної рецесії, вжиття обмежувальних заходів щодо перетину державних кордонів внаслідок пандемії COVID-19 обсяги експорту та імпорту транспортних послуг України впали порівняно з 2019 р.: відповідно

на 45% та 32%. Водночас на фоні загального економічного спаду окремі області змогли наростити експорт транспортних послуг у порівнянні з 2019 р.: зокрема, Вінницька, Дніпропетровська, Донецька, Закарпатська, Луганська, Миколаївська, Одеська та Черкаська області. Імпорт транспортних послуг у цей період зріс у Дніпропетровській області – в 1,6 разів, Київській – в 1,1 рази, Львівській – 1,1 рази, Миколаївській – 3,2 разів, Одеській – 1,2 рази, Рівненській – 1,01 рази, Тернопільській – 1,3 рази, Харківській – 1,6 разів, Чернівецькій – 1,01 рази, Чернігівській – 1,4 рази.

Умови, в яких функціонувала світова та національна економіки у 2020 р., вплинули і на зміну структури експорту та імпорту транспортних послуг: удвічі зросла частка морського транспорту, на 3% зросла частка як залізничного, так і автомобільного транспорту (див. рис. 1.4).

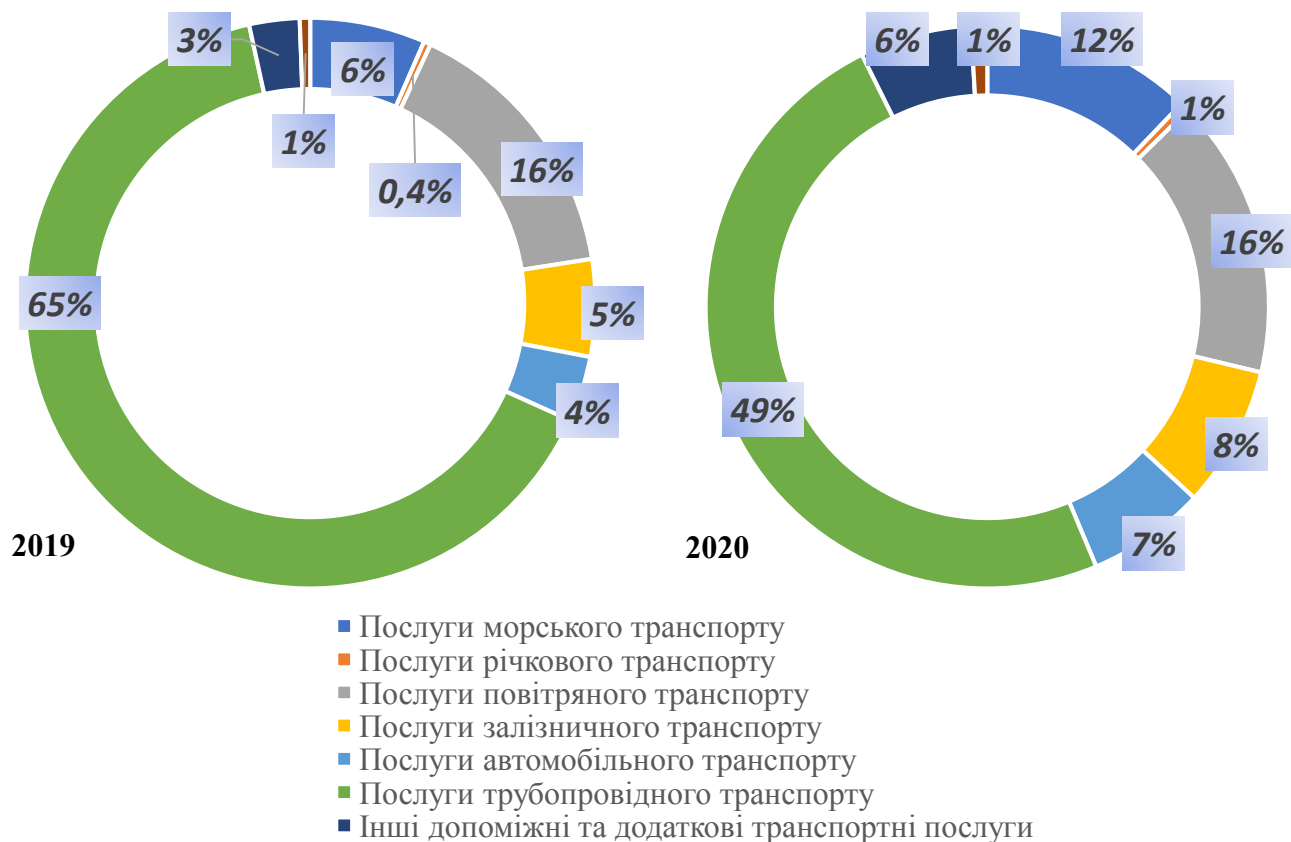


Рис. 1.4. Структура експорту транспортних послуг у 2019 та 2020 рр., %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Скорочення обсягів експорту транспортних послуг відбулося насамперед за рахунок скорочення експорту послуг повітряного транспорту у 1,8 рази (з 1419720,84 до 802191,67 тис. дол США) та трубопровідного – у 2,4 рази (з 5904248,85 до 2443157,23 тис. дол. США). Незначно збільшилися обсяги експорту послуг морського та автомобільного транспорту, на 1,6 % та 0,3% відповідно. Це вплинуло на збільшення показників частки окремих регіонів у загальному обсязі експорту транспортних послуг: Дніпропетровської, Закарпатської, Львівської, Миколаївської, Одеської областей (див. рис. 1.5).

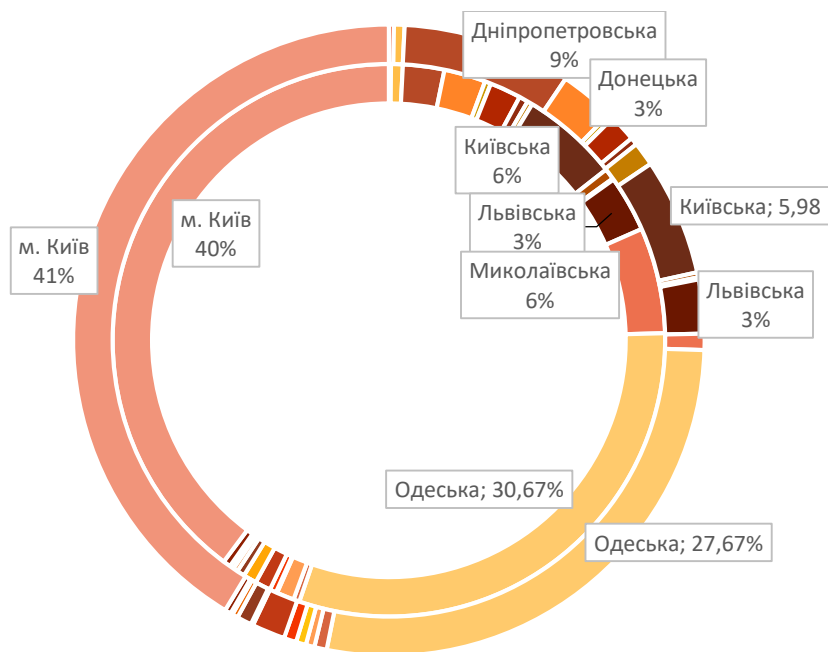


Рис. 1.5. Частка регіонів України у загальному обсязі експорту та імпорту транспортних послуг (розподілених) у 2020 р., %

*внутрішнє коло – розподіл обсягів експорту транспортних послуг за регіонами, %;

зовнішнє коло - розподіл обсягів імпорту транспортних послуг за регіонами, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Протягом 2016-2020 рр. обсяг експорту транспортних послуг Україною та її регіонами у 4-6 разів перевищував обсяг імпорту даних послуг. Найбільша частка як експорту, так і імпорту транспортних послуг припадає на м. Київ (~40%) та Одеську область (~30%). На більшість областей припадає приблизно однакова частка надання зазначених послуг у загальній структурі наданих послуг у країні. Водночас обсяги імпорту транспортних послуг Миколаївською областю є незначними порівняно з обсягами експорту послуг: за часткою експорту транспортних послуг область займає третю позицію (6,29%), у 2020 р. обсяг експорту транспортних послуг перевищив їх імпорт у 18 разів. У попередні роки такий розрив становив 30-50 разів. У Дніпропетровській області протягом зазначених років імпорт транспортних послуг здебільшого перевищував їх експорт. Відтак у 2020 р. частка регіону у загальному обсязі експорту транспортних послуг склала 2,46%, а у імпорті – 8,8%.

Середньорічні темпи приросту експорту транспортних послуг протягом 2016-2020 рр. Вінницької, Волинської, Дніпропетровської, Житомирської та Чернігівської областей складали близько 20%. Для Львівської та Закарпатської областей характерними є незначні середньорічні темпи нарощення експорту транспортних послуг на рівні ~3%. Для таких областей як Івано-Франківська, Кіровоградська, Київська, Миколаївська та Донецька середньорічні темпи скорочення експорту транспортних послуг коливалися в межах від -14,5% до -1,5%. Слід зауважити, що для окремих областей кризовий 2020 р. суттєво відобразився на обсязі експорту транспортних послуг. Зокрема, експорт транспортних послуг Івано-Франківської області скоротився у 2020 р. в 1,6 рази

порівняно із 2019 р., а Сумської - в 2,3 рази. Водночас відносно 2016 р. Сумська область все ж демонструє позитивні середньорічні темпи зростання експорту транспортних послуг (див. рис. 1.6).

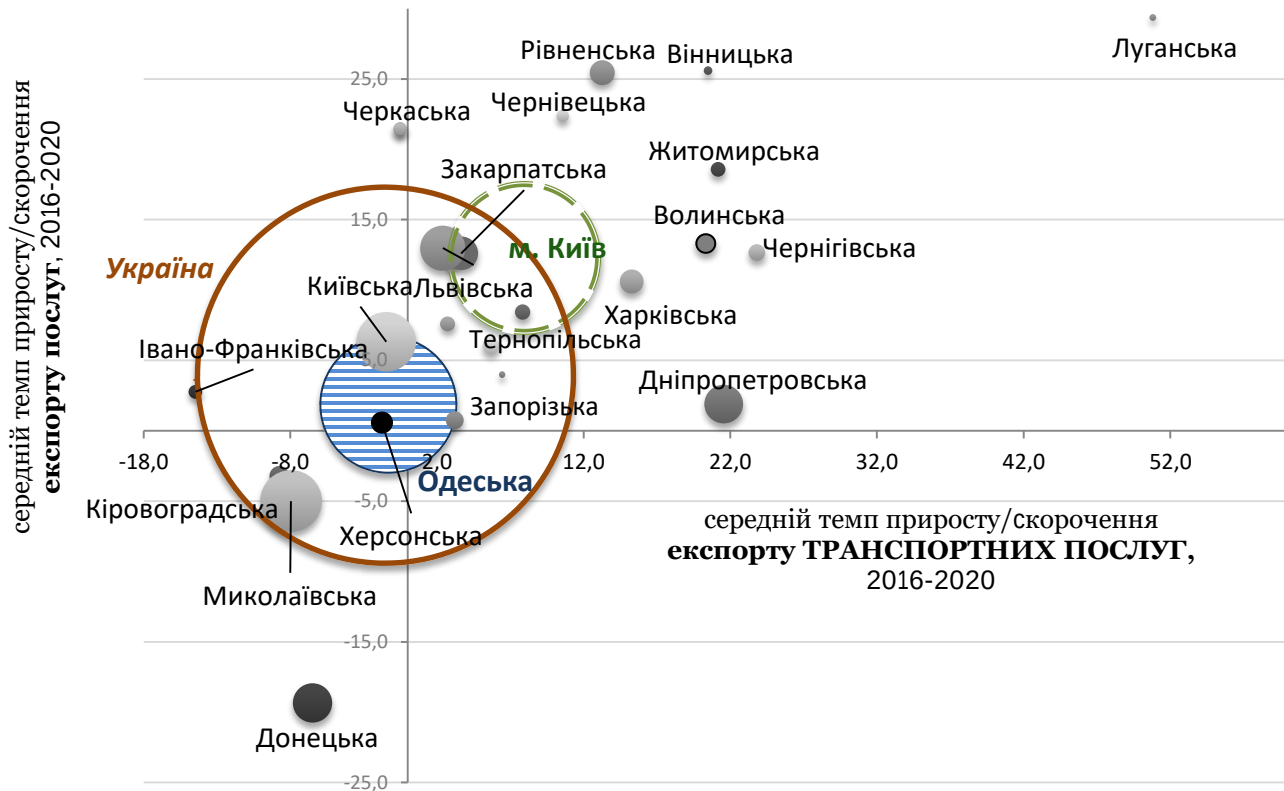


Рис. 1.6. Середньорічні темпи приросту/скорочення експорту транспортних послуг та послуг загалом за регіонами, 2016-2020 рр.

Примітка: розмір бульбашки - обсяг експорту транспортних послуг у 2020 р., тис. дол. США

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Аналіз динаміки обсягів імпорту транспортних послуг за 2016-2020 рр. засвідчив їх значне нарощення у Чернігівській та Хмельницькій областях. Одеська область збільшила обсяги імпорту транспортних послуг у 2020 р. порівняно з 2016 р. в 2,8 рази, або у середньому за рік обсяг імпорту транспортних послуг зростав на 29,9% (див. рис. 1.7).

У 2020 р. серед регіонів України до п'ятірки лідерів за обсягом експорту послуг автомобільного транспорту входять м. Київ – 28,79%, Львівська – 14,17%, Київська – 7,23%, Закарпатська – 6,57% та Дніпропетровська області – 5,38%. За обсягами імпорту послуг автомобільного транспорту першість посідають ті ж області: м. Київ – 39,1%, Львівська – 12,1%, Київська – 8,9%, Дніпропетровська – 8,2%, Одеська – 4,5% та Закарпатська області – 4%.

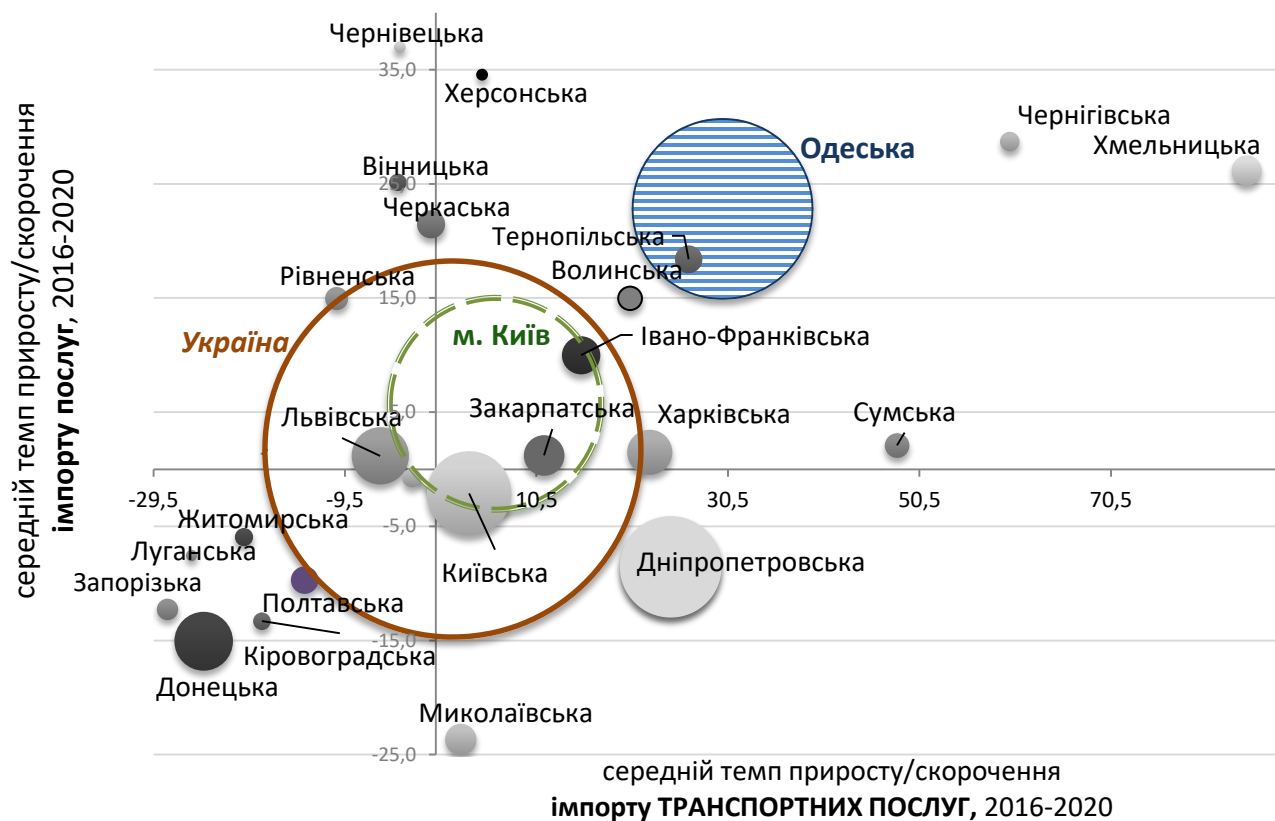


Рис. 1.7. Середньорічні темпи приросту/скорочення імпорту транспортних послуг та послуг загалом за регіонами, 2016-2020 рр.

Примітка: розмір бульбашки - обсяг імпорту транспортних послуг у 2020 р., тис. дол. США

Джерело: за даними Державної служби статистики України

В окремих регіонах частка експорту послуг автомобільного транспорту у загальному обсязі експорту транспортних послуг перевищує 90%: Волинській, Івано-Франківській, Луганській, Полтавській, Сумській, Тернопільській, Хмельницькій, Чернівецькій та Чернігівській областях. За показником частки імпорту послуг автомобільного транспорту у загальному обсязі імпорту транспортних послуг лідирують Волинська (86%), Луганська (86,8%), Львівська (89%) та Тернопільська області (84,5%) (див. Додаток А.4).

Станом на 2020 р. 70,7% експорту транспортних послуг України припадало на 6 країн: Російську Федерацію, Швейцарію, Об'єднані Арабські Емірати, Німеччину, США та Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії. Ці ж країни були основними експортерами транспортних послуг і у 2019 р., на них припадало 78,9% усього експорту транспортних послуг, або 7,2 млрд. дол. США. Слід зауважити, що половина всього експорту транспортних послуг припадає на Російську Федерацію (див. рис. 1.8).

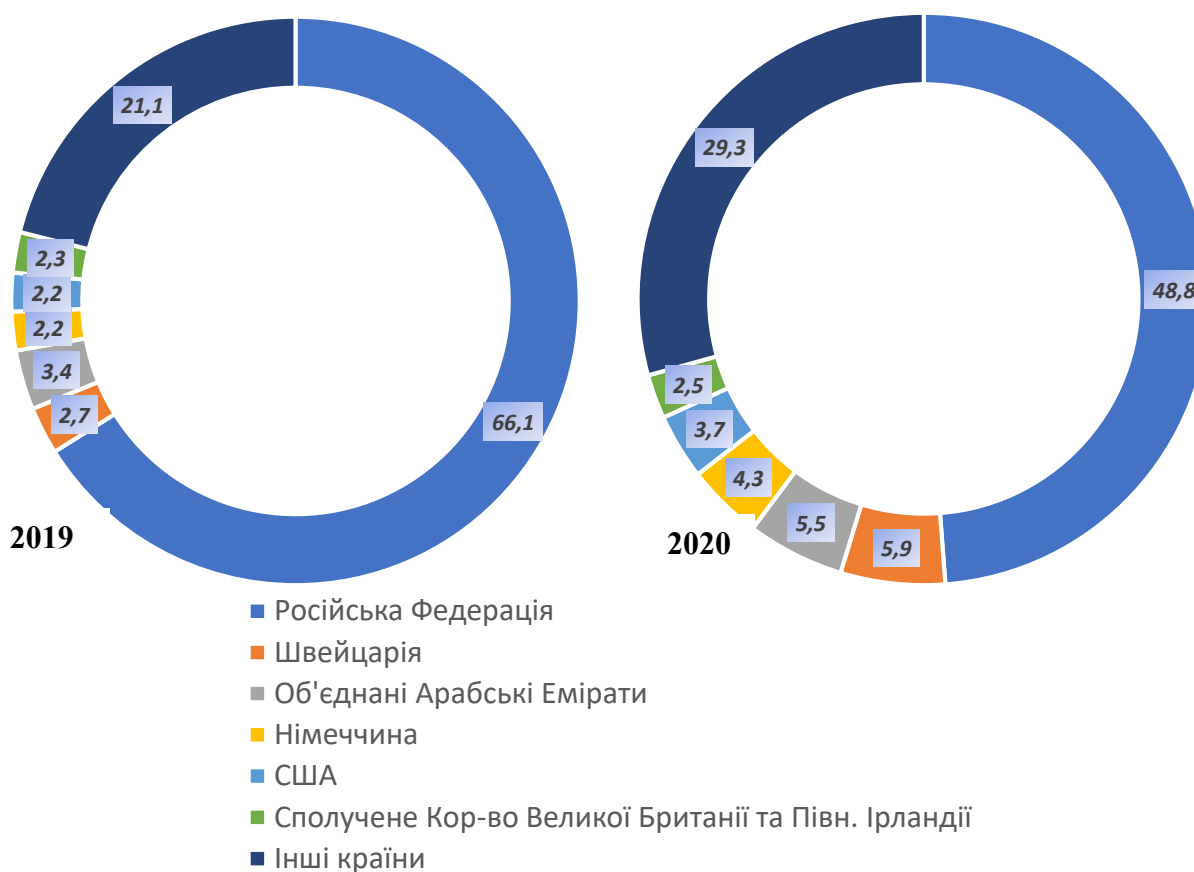


Рис. 1.8. Основні країни експорту транспортних послуг України у 2019-2020 рр., %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Структура імпорту транспортних послуг у розрізі країн-імпортерів є більш диверсифікованою. Відносно більший обсяг імпорту транспортних послуг припадає на Німеччину (~14%) та Туреччину (8-12%). Станом на 2020 р. до топ-5 країн імпортерів транспортних послуг входили насамперед сусідні країни - Туреччина, Польща, Російська Федерація, Білорусь, а також Німеччина та Китай. На них припадало 49,7% імпорту транспортних послуг. У 2019 р. до п'ятірки імпортерів входила Велика Британія із часткою 8,8%. Однак, у 2020 р. обсяги імпорту транспортних послуг із цієї країни скоротилися в 3 рази. У 2019 р. частки на рівні 3-4% у структурі імпорту транспортних послуг займали Словаччина, Бельгія, Єгипет. Станом на 2020 р. абсолютні обсяги імпорту транспортних послуг із цих країн зменшилися майже в три рази, а зі Словаччини скоротилися із 74 млн. дол США до 12,8 млн. дол США, або в 5,8 разів (див. рис. 1.9).

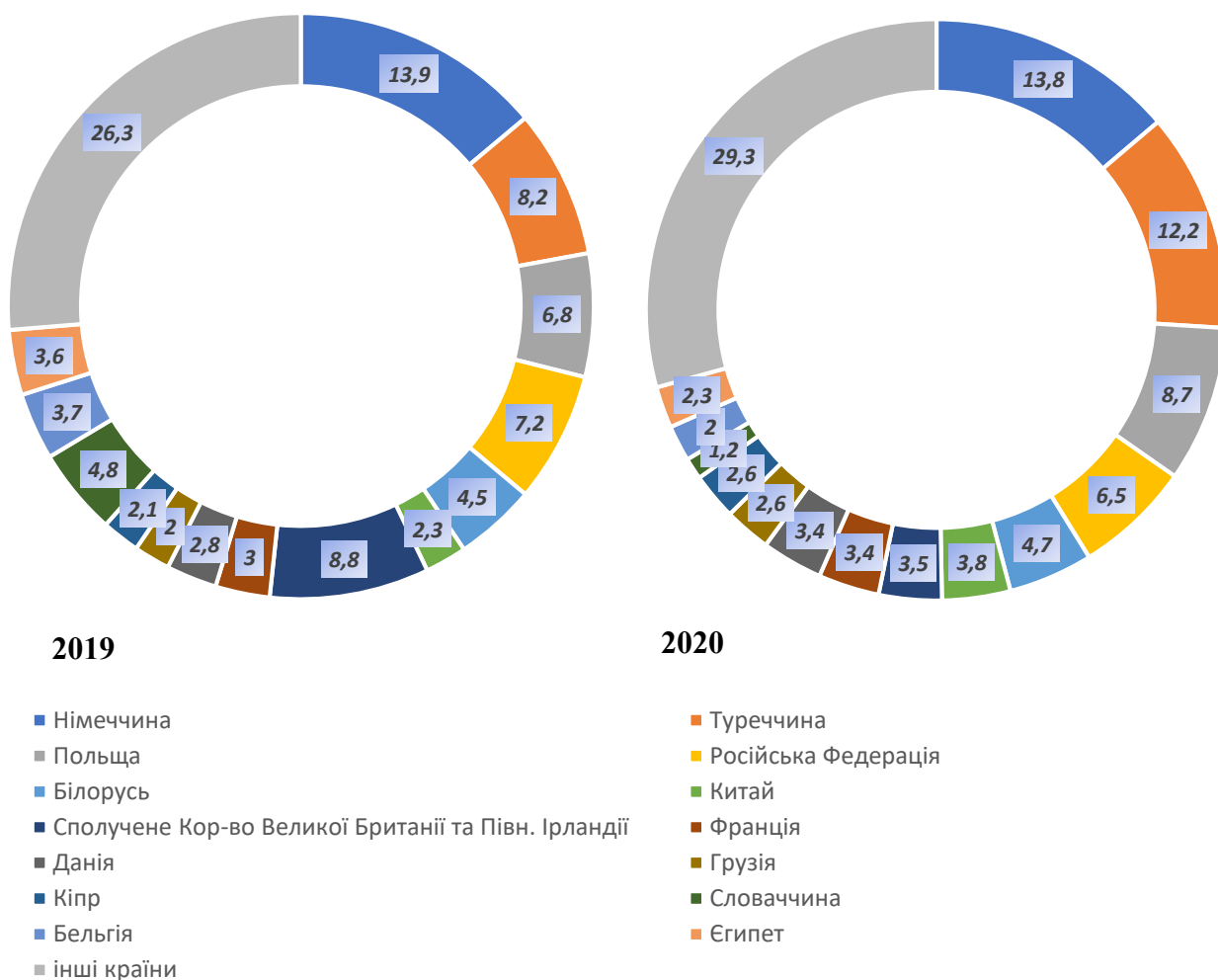


Рис. 1.9. Основні країни імпорту транспортних послуг України у 2019-2020 рр., %

Транспорт відіграє роль своєрідного барометра економічного розвитку країни та її регіонів, забезпечуючи зв'язність території, доступність та швидкість пасажирських та вантажних перевезень, підвищуючи інвестиційну привабливість та конкурентоспроможність відповідної території.

Володіючи розвинутою мережею автомобільних та залізничних шляхів, знаходячись на перехресті основних торговельних шляхів «Південь-Північ», «Схід-Захід», частка транспортної галузі у структурі ВДВ України складає близько 8%. Третина усіх наданих транспортних послуг припадає на м. Київ. Найбільш значущим є внесок даної галузі у економіці шести регіонів, у яких частка транспортної сфери у ВДВ регіону є вищою відносно її значення у середньому по країні: в Одеській (19,39%), Закарпатській (10,76%), м. Києві (9,9%), Тернопільській (9,21%), Миколаївській (9,03%) та Київській (8,39%) областях. За обсягом наданих послуг у цій сфері та її вагомістю в економіці відповідного регіону лідирують Одеська та Київська області. На території цих регіонів сформувались найбільші транспортні вузли в Україні, які забезпечують транзитні, внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів.

У сфері вантажних автомобільних перевезень серед регіонів України домінують м. Київ, Дніпропетровська, Одеська, Херсонська, Львівська, Київська та Харківська області.

Найвища динаміка зростання обсягів реалізованих вантажних автомобільних послуг протягом 2015-2019 рр. спостерігалась саме у приморських регіонах країни: Херсонській (341,3%), Миколаївській (319,7%) та Одеській (319,6%) областях.

Протягом 2016-2020 рр. розвиток зовнішньоекономічної діяльності у сфері транспортних послуг характеризувався змінними тенденціями у розрізі регіонів. До 2019 р. включно більшість регіонів нарощували обсяги експорту та імпорту транспортних послуг, однак у 2020 р. вони істотно зменшились (експорт – на 45%, імпорт - на 32%).

Розвитку сфери транспорту, нарощенню вантажних перевезень національною транспортною мережею сприятиме подальша розбудова логістично-транспортної інфраструктури: мультимодальних терміналів, логістичних центрів, транспортно-складських об'єктів, логістичних кластерів, логістичних хабів тощо. Покращення якості та нарощення обсягів надання транспортних послуг не лише прискорюватиме економічний розвиток регіонів, але й визначатиме у майбутньому формування нових транзитних маршрутів територією України.

Водночас, в умовах інтеграції до європейського економічного простору формування та реалізація національної політики розвитку транспортного сектору повинні враховувати основні пріоритети європейської політики, серед яких на сьогодні є питання екологічності, сталості, безпеки; розвиток швидкісних залізниць, розширення ринку залізничних вантажних і пасажирських перевезень, переорієнтація автомобільних вантажних перевезень на інші види транспорту тощо. 2021 р. оголошено у ЄС роком «Європейської залізниці», що є ініціативою в межах Європейського Зеленого Курсу. Одним з сучасних викликів розвитку європейського ринку автомобільних вантажних перевезень є дефіцит робочої сили, який у ЄС намагаються вирішити прийняттям на законодавчому рівні Пакету мобільності, зорієнтованого на покращення умов праці водіїв вантажівок та зменшення ризиків недобросовісної конкуренції у сфері комерційних автомобільних перевезень. Зазначені ініціативи матимуть вплив і на український ринок вантажних перевезень, оскільки Україна залишається одним з найбільших донорів робочої сили у Європі, у т.ч. і водіїв вантажівок. Окрім того частина українських транспортних компаній вже давно успішно працює на території суміжних країн, у першу чергу Польщі і прийняття Пакету мобільності суттєво вплине на перерозподіл ринку вантажних автомобільних перевезень на європейському просторі.

2. ДИНАМІКА ТА СТРУКТУРА ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

Транспорт є однією з базових галузей економіки України. Висока щільність автомобільних доріг та залізничних колій, сприятливе географічне місцезнаходження на перетині основних європейських та загальносвітових транспортних артерій є передумовами прискореного розвитку сфери вантажних перевезень у країні. Використання зазначених переваг разом із розвитком логістично-транспортної інфраструктури дозволить прискорити регіональний розвиток та підвищити конкурентоспроможність регіонів на національному та світовому ринках. Прослідковується чіткий зв'язок між вищою ефективністю логістики та глибиною залучення до глобальних ланцюгів доданої вартості. Країни, які зорієнтовані на поглиблення інтеграції у межах глобальних ланцюгів доданої вартості повинні насамперед зменшувати технічні, організаційні бар'єри та сприяти торгівлі, а також розвивати відповідну інфраструктуру.

Динаміка вантажних перевезень України протягом 2002-2020 рр. визначалась світовими циклами економічного розвитку та розвитком внутрішніх ринків товарів та послуг. Основний обсяг перевезень вантажів у транспортній системі України здійснюється автомобільним транспортом (див. рис. 2.1).

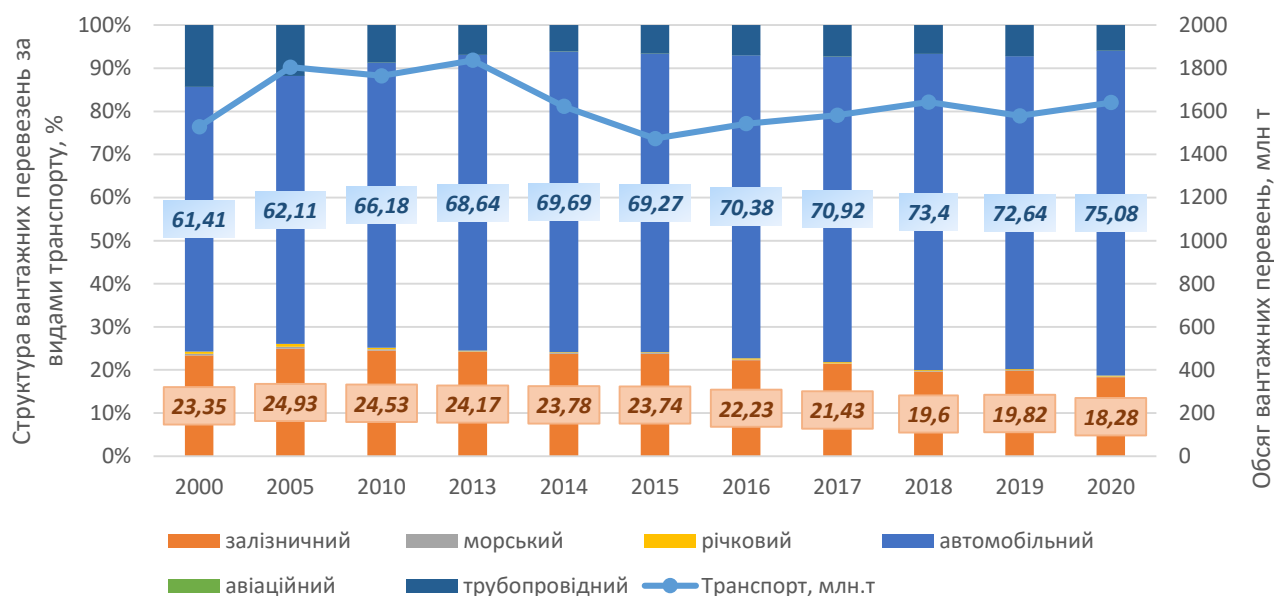


Рис. 2.1. Перевезення вантажів за видами транспорту, 2000-2020 рр.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

На фоні поступового зменшення частки залізничного транспорту у загальній структурі вантажних перевезень частка автомобільного транспорту протягом 2000-2020 рр. зростає з 61% до 75%. Авіаційний, морський та річковий транспорт займають менше 1% у структурі перевезень.

У структурі вантажних перевезень країн-членів ЄС автомобільний транспорт теж займає лідируючі позиції, при цьому протягом 2020-2019 рр. його частка зростає з 74,6% до 76,3%. Окрім цього цей вид транспорту залишається провідним у перевезенні

вантажів між самими країнами ЄС (внутрішні перевезення): його частка склала 53%, морського транспорту - 30% та залізничного - 12%¹.

Останніх два десятиліття транспортна політика ЄС зорієнтована на стимулювання розвитку залізничних перевезень. Протягом цього періоду прийнято чотири пакети законодавчих ініціатив стосовно підтримки цього виду транспорту. Збільшення вантажних перевезень із використанням залізниці допомогло б боротися зі зміною клімату. Вантажні потяги викидають на 80% менше CO₂, ніж вантажні автомобілі з розрахунку на ткм (одна тонна перевезення на один кілометр). Крім того, вони характеризуються меншим впливом на зовнішнє середовище (аварії, забруднення повітря, зміна клімату, шум, затори, негативний вплив на екосистеми тощо).

Значно меншу частку займає залізниця у загальному трафіку вантажних перевезень між Азією та Європою - близько 2%. При цьому 90% вантажів між Китаєм та ЄС ще досі перевозяться морем і близько 6% - повітряним транспортом. У 2020 р. понад 12 000 поїздів курсували між Китаєм та Європою, перевозючи понад мільйон контейнерів у 21 країну та 92 міста Європи. За останні п'ять років залізничні вантажні перевезення зросли в шість разів. Однак у внутрішньому німецькому порту Дуйсбург, центральноєвропейському вузлі на так званому «новому шовковому шляху», залізничні вантажні перевезення з Китаєм зросли приблизно на 70% лише у 2020 р. Водночас переорієнтація з автомобільного на залізничний транспорт відбувається надто повільно і структура вантажних перевезень практично є незмінною протягом багатьох років².

Відмінною є структура вантажообігу за видами транспорту (див. рис. 2.2).

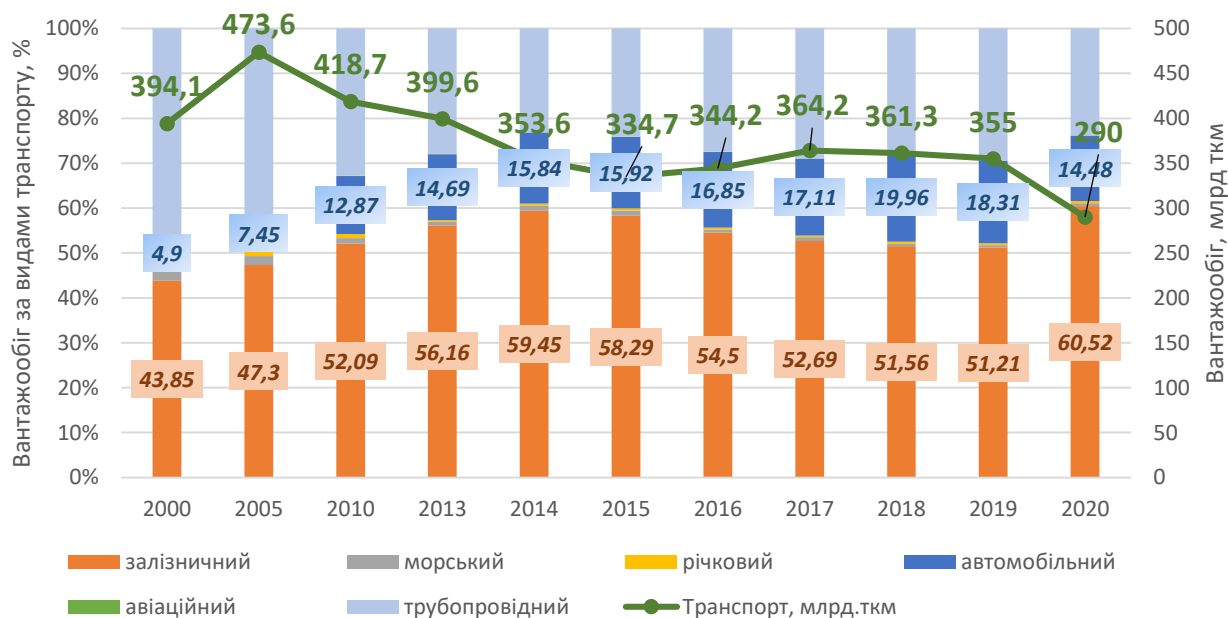


Рис. 2.2. Вантажообіг за видами транспорту, 2000-2020 рр.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

¹ Freight transport statistics - modal split. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split

² From the roads to the rails: European freight transport and green logistics. URL: <https://eu.boell.org/en/2021/10/18/roads-rails-european-freight-transport-and-green-logistics>

Більше 50% вантажообігу припадає на залізницю. Починаючи з 2015 р. включно до 2019 р. спостерігалась спадна тенденція щодо перевезень вантажів залізничним транспортом. Проте у 2020 р. її частка зросла практично на 10%.

У регіональному розрізі близько третини всіх перевезень вантажів автомобільним транспортом припадає на Дніпропетровську область. Високими є частки Полтавської (13,6%), Донецької (7,8%) та Київської (6,6%) областей у загальному обсязі вантажних автомобільних перевезень³. У 2020 р. у структурі перевезення вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами окрім Дніпропетровської та Донецької областей значна частка перевезень припадає на Львівську (6,35%), Харківську (5,57%), Київську (5,28%) та Одеську (4,61%) області (див. табл. Б.1).

За показником вантажообігу автомобільного транспорту незмінними лідерами залишаються м. Київ (15,05%), Київська (9,24%), Дніпропетровська (8,14%), Львівська (7,87%) та Закарпатська області (6,77%) (див. табл. Б.2). Прикордонні регіони лідирують і за показником середньої відстані перевезення вантажів автомобільним транспортом. У 2020 р. одна тонна вантажу в середньому перевозилась на відстань 437 км у Закарпатській області, 233 км – у Волинській області, 205 км – у Львівській області, 192 км – у Чернівецькій області та 121 км – у Одеській області. Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів окремими видами транспорту наведена на рис. 2.3.

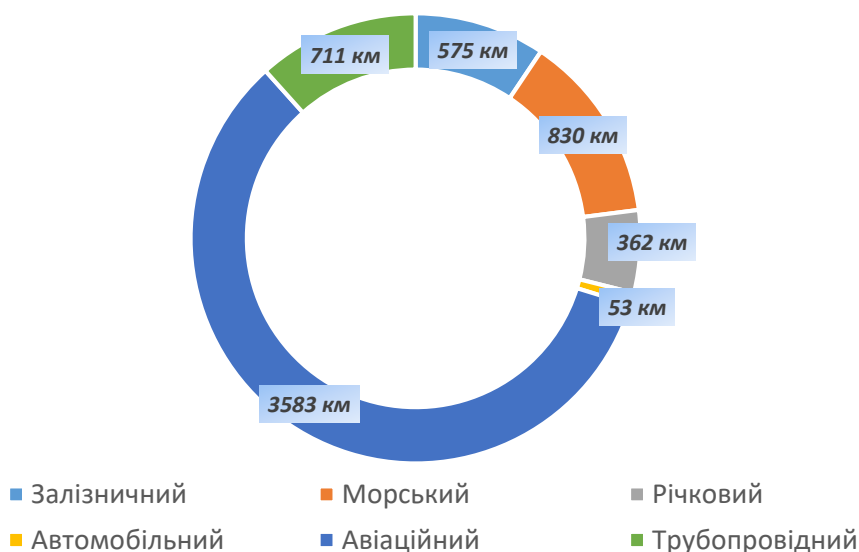


Рис. 2.3. Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів окремими видами транспорту України у 2020 р.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Автомобільний транспорт є одним із видів транспорту, який постійно нарощує свою частку у загальній структурі вантажних перевезень (внутрішніх, міжнародних та транзитних). Зважаючи на інтенсифікацію вантажних перевезень Схід-Захід-Схід, найбільший потенціал розвитку має насамперед сфера транзитних перевезень. При виборі маршрута наприклад TRACEKA розробила індекс привабливості коридору,

³ Статистичний збірник «Транспорт України». URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

який враховує такі складові як час, вартість, надійність, безпеку та збереження⁴. Привабливість коридору залежатиме в першу чергу від рівня розвитку транспортної мережі та інфраструктури. Водночас станом на 2020 р. середній показник категорійності українських доріг становив 3,71 (див. рис. 2.4). Згідно з даними транспортної статистики Європейської економічної комісії ООН (UNECE) загальна довжина автомагістралей України є на один, два і навіть три порядки меншою порівняно з європейськими країнами (див. рис. 2.5).



Рис. 2.4. Середній показник категорійності автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за регіонами, 2020 р.⁵

Джерело: за даними Державної служби статистики України

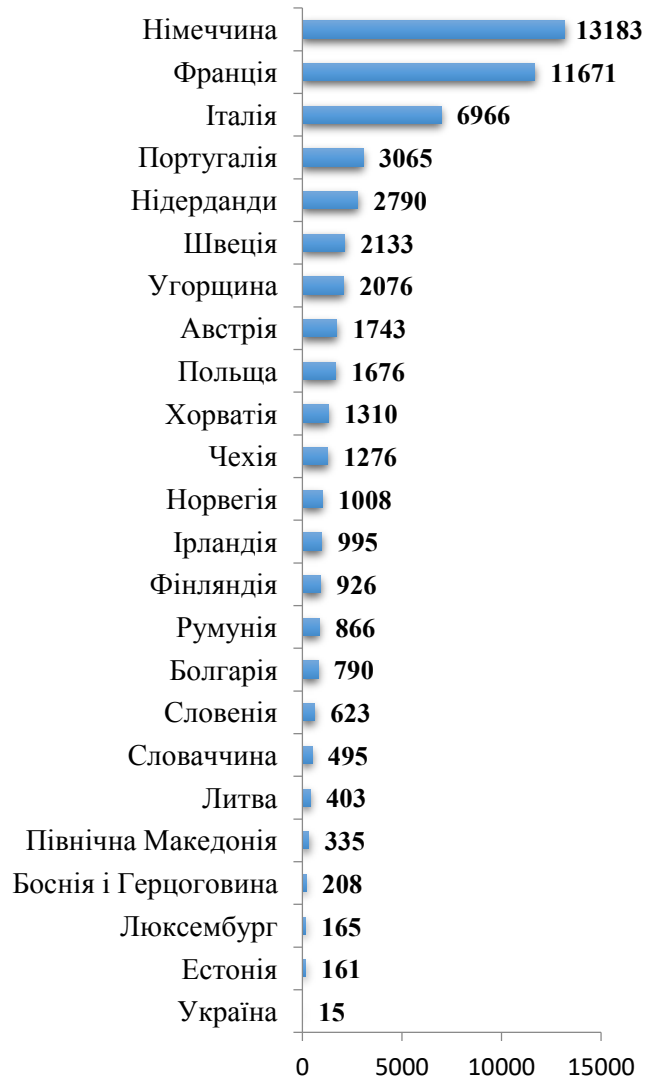


Рис. 2.5. Загальна довжина автомагістралей окремих європейських країн у 2019 р., км

Джерело: за даними транспортної статистики Європейської економічної комісії ООН (UNECE)

Комерційні перевезення вантажів територією іноземної держави здійснюються перевізниками за наявності дозволу на виконання міжнародних автомобільних

⁴ TRACECA Route Attractiveness index – TRAX. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/58jh/TECHNICAL_DOCUMENTS/ROADS_Trax_methodology_ENG_01.pdf

⁵ Категорійність доріг розраховувалась на підставі: Pasichnyk A., Malnov, V., Klen, O. (2012) Doslidzhennya propusknoyi zdatnosti ukrayinskoï merezhi mizhnarodnykh avtomobilnykh transportnykh korydoriv. *Visnyk Akademiyi mytnoyi sluzhby Ukrainy* [Bulletin of the Academy of Customs Service of Ukraine], Vol.1, 28-36

перевезень. Обмін такими дозвільними документами між державами здійснюється відповідно до положень двосторонніх міжурядових Угод в галузі міжнародних автомобільних перевезень⁶. На сьогодні існуюча практика видачі дозволів слугує серйозним бар'єром на шляху лібералізації транзиту між Україною та ЄС в рамках реалізації Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС. Близько третини всіх дозволів припадає на проїзд територією Польщі, яка окрім того, що є важливим стратегічним зовнішньоекономічним партнером України, слугує ще й воротами до ринків ще 12 європейських країн (див. рис. 2.6).

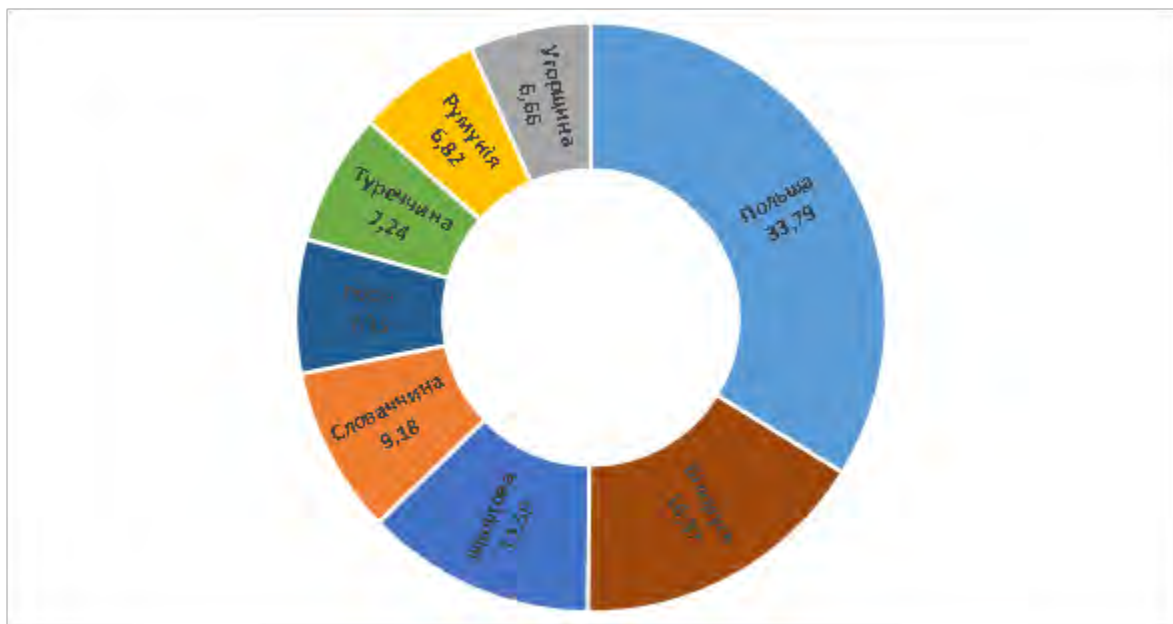


Рис. 2.6. Розподіл квот на поїздки територією іноземних держав під час виконання перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні у 2021 р.

Джерело: Інформація Укртрансбезпеки, лист №6738/2.3/15-21 від 12.10.2021

Близько 20% всього обсягу вантажу та більше 50% вантажообороту припадає на залізничні перевезення. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну⁷. Водночас протягом останніх шести років спостерігається зменшення обсягів перевезених залізницею вантажів (див. рис. 2.7).

⁶ Дозволи на виконання міжнародних автомобільних перевезень. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Dozvoli.html>

⁷ АТ «Укрзалізниця». Офіційний вебсайт. URL: https://www.uz.gov.ua/about/general_information/

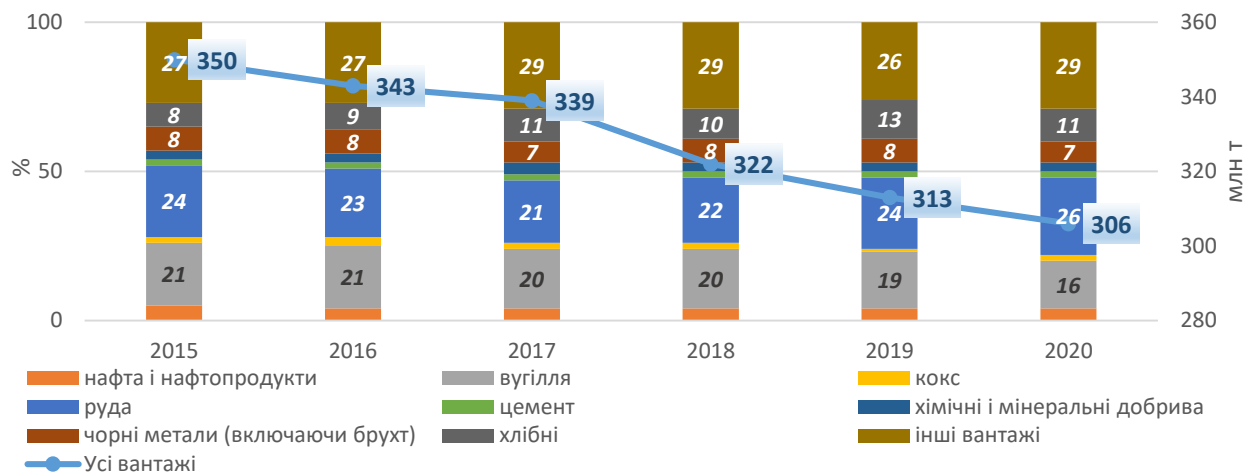


Рис. 2.7. Динаміка та структура залізничних вантажних перевезень України, 2015-2020 рр.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Основою вантажопотоку залізничним транспортом залишається руда, на яку припадає близько чверті всього обсягу перевезень, та вугілля, частка якого у перевезеннях впала з 21% у 2015 р. до 16% у 2020 р. Спостерігається загальна тенденція зменшення обсягів залізничних перевезень практично за всіма видами вантажів (нафта, вугілля, чорні метали тощо) з огляду на активні військові дії у східних регіонах країни зі значним індустриальним потенціалом. Динамічний розвиток аграрного сектору національної економіки та нарощення обсягів експорту сільськогосподарської продукції вплинули на зростання обсягів та відповідно частки хлібних вантажів у загальному обсязі перевезень (з 8% у 2015 р. до 13% у 2019 р.).

Протягом останніх 10 років вантажобіг залізничного транспорту зменшився на 20%. Якщо у 2020 р. понад дві третини всього вантажобігу становили руда залізна і марганцева (25,3%), кам'яне вугілля (19,4%), мінбудматеріали (11,9%), нафта і нафтопродукти (10%), то у 2020 р. – руда залізна і марганцева (30%), кам'яне вугілля (15,5%), мінбудматеріали (14,7%), зерно і продукти перемелу (13,5%) (див. рис. 2.8).

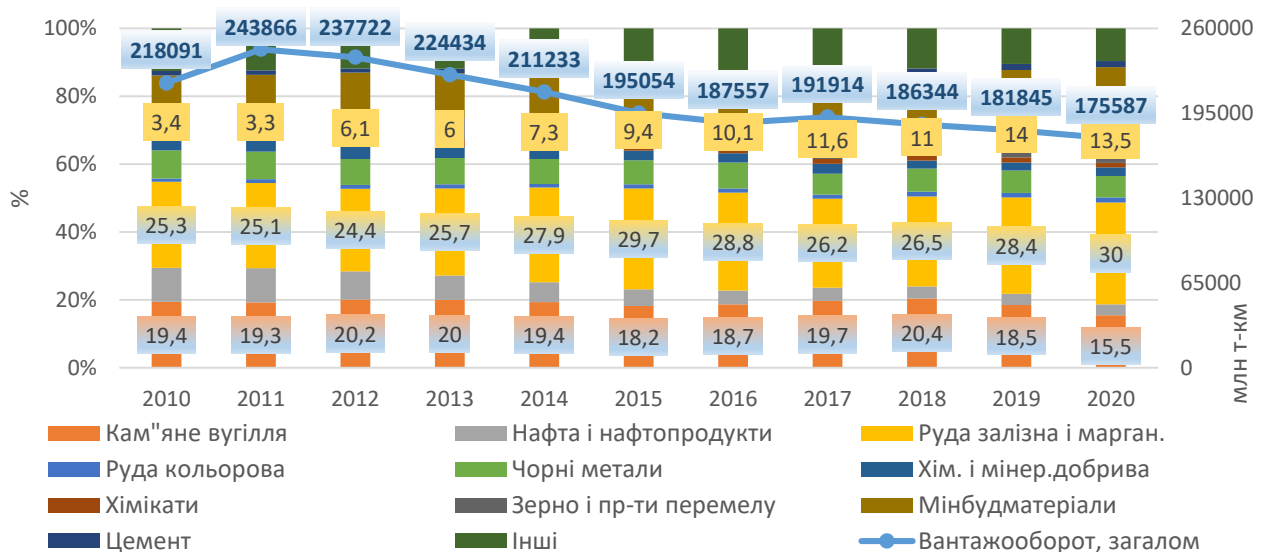


Рис. 2.8. Динаміка та структура вантажобігу залізничного транспорту України, 2010-2020 рр.

Джерело: інформація надана Державною службою статистики України, лист №14/10 від 04.03.2021

Падіння вантажообігу відбулося насамперед за рахунок зменшення перевезень кам'яного вугілля на третину, нафти і нафтопродуктів – у чотири рази, чорних металів – на третину, хімікатів та коксу – удвічі. Водночас утричі зріс вантажообіг зерна та продуктів перемелу, практично не змінюється вантажообіг руд, мінматеріалів та цементу.

У структурі вантажообігу залізничним транспортом переважають експортні перевезення. Третина усього вантажообігу залізничним транспортом припадає на внутрішні перевезення. Частки імпорту та транзитних перевезень є незначними. Протягом 2018-2020 рр. спостерігаємо скорочення транзитних перевезень залізничним транспортом із 16,3 млн. тонн до 12,5 млн. тонн (їх частка зменшилась з 9,4% до 8,1%). А за I півріччя 2021 року перевезено 5,3 млн. тонн вантажів у митному режимі транзиту, що становило 80,2% від показника I півріччя 2020 р. (див. рис. 2.9).

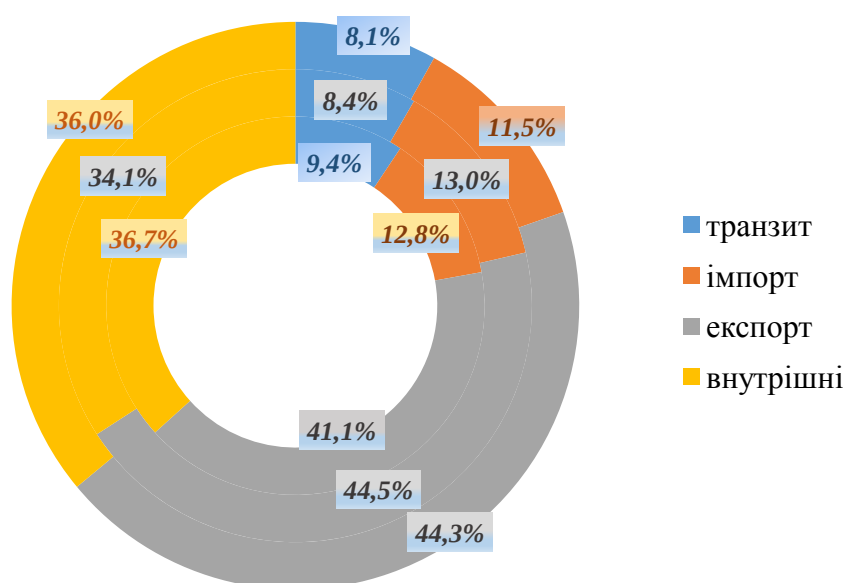


Рис. 2.9. Структура вантажообігу залізничним транспортом за видами перевезень, 2018-2020 рр., %

Примітка: внутрішнє коло – 2018 р., зовнішнє – 2020 р.

Джерело: за даними Укрзалізниці⁸

Серед основних вантажів, які перевозяться залізницею у внутрішньому сполученні, є брутто чорних металів, кокс, цемент, мінбудматеріали (73-97%). 87% перевезених залізницею зерна та продуктів помелу та 73% чорних металів вивозяться на експорт, водночас 95% кольорових металів та виробів з них та 61% транспортованої нафти і нафтопродуктів імпортуються. Найбільша частка транзитних перевезень припадає на хімікати та лісні вантажі, 24% та 15% відповідно (див. рис. 2.10).

⁸ Показники вантажних перевезень. URL:

https://uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit/

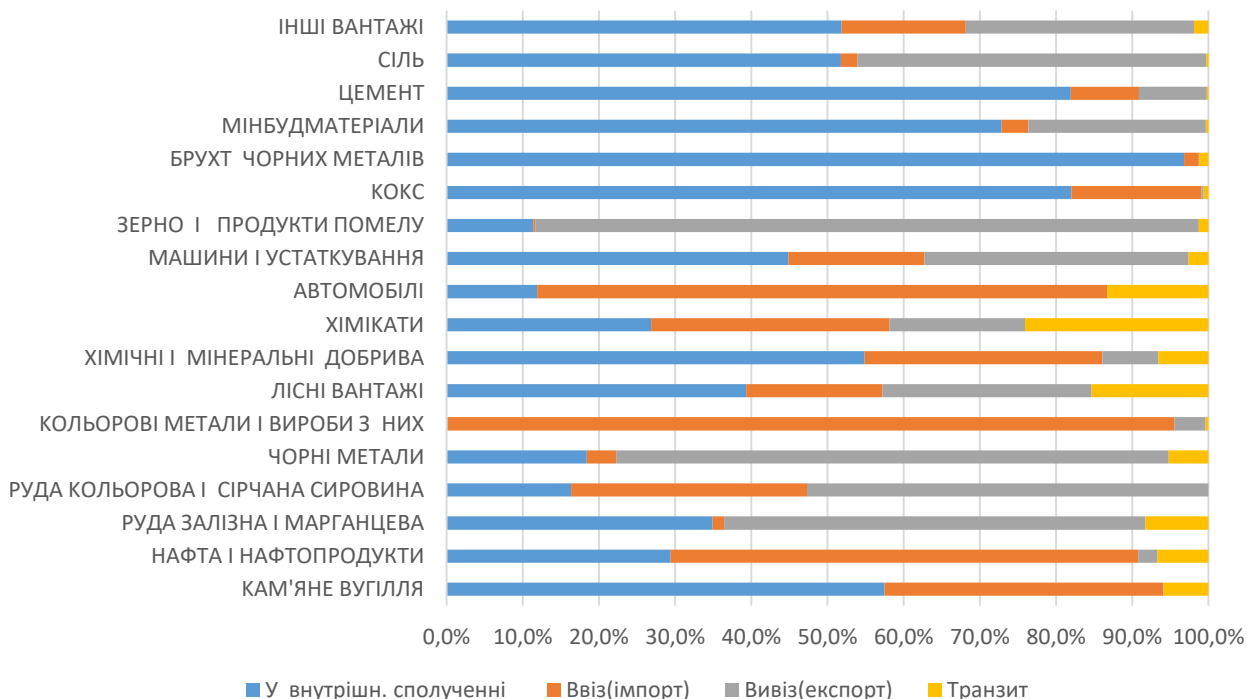


Рис. 2.10. Розподіл основних видів вантажів за видами перевезень у 2020 р., %
Джерело: за даними Укрзалізниці

У 2020 р. третина усього вантажообігу припадала на Одеську регіональну філію Укрзалізниці. За останні десять років частка вантажообігу цієї філії збільшилася із 24,8% до 34,8%. Головна особливість Одеської залізниці — її приморське і прикордонне положення. У регіоні Одеської залізниці розташовані великі морські та річкові порти, забезпечуючи зовнішні транспортно-економічні зв'язки з більш ніж 70 країнами світу. Позитивна динаміка нарощення вантажообігу за останні десять років характерна і для Львівської та Південно-Західної філій. Придніпровська та Південна регіональні відділення демонструють змінні тенденції. Натомість для Донецького регіонального відділення притаманне скорочення вантажообігу, з особливо різким його падінням у 2015 р. (див. рис. 2.11).

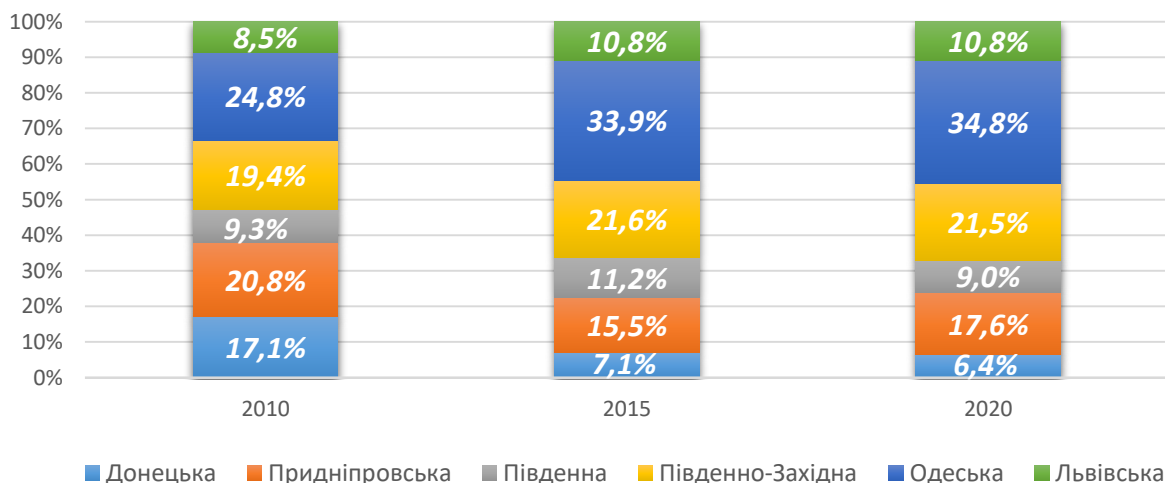


Рис. 2.11. Розподіл вантажообігу за регіональними відділеннями Укрзалізниці, %

Джерело: інформація надана Державною службою статистики України, лист №14/10 від 04.03.2021

Протягом останніх років спостерігається спадна тенденція у сфері надання послуг експорту та імпорту залізничного транспорту в Україні. Так, експорт послуг залізничного транспорту зменшився із 751,3 млн дол. США у 2015 р. до 405,2 млн. дол. США у 2020 р. У вартісному еквіваленті експорт послуг залізничного транспорту перевищує імпорт таких послуг вдвічі. Однак у структурі транспортних послуг України, частка експорту послуг залізниці не перевищувала 15%, а станом на 2020 р. становила 8,1% (див. рис. 2.12). На незначну частку експорту послуг залізничного транспорту у структурі експорту транспортних послуг у деякій мірі впливає нижча вартість залізничних перевезень порівняно з іншими видами транспорту. Для прикладу, станом на 2020 р. вантажообіг автомобільним транспортом становив 65,1 млрд.ткм, а залізничним - 175.6 млрд.ткм, що є більшим в 2,7 рази. Своєю чергою, автомобільний транспорт експортував послуги на 339839.26 тис. дол. США, залізничний на 405158.28 тис. дол США, що більше лише в 1,2 рази. Водночас у 2020 р. вантажообіг залізничним транспортом на експорт сягав 77.8 млрд.ткм, що перевищило вантажообіг автомобільним транспортом за всіма видами перевезень.

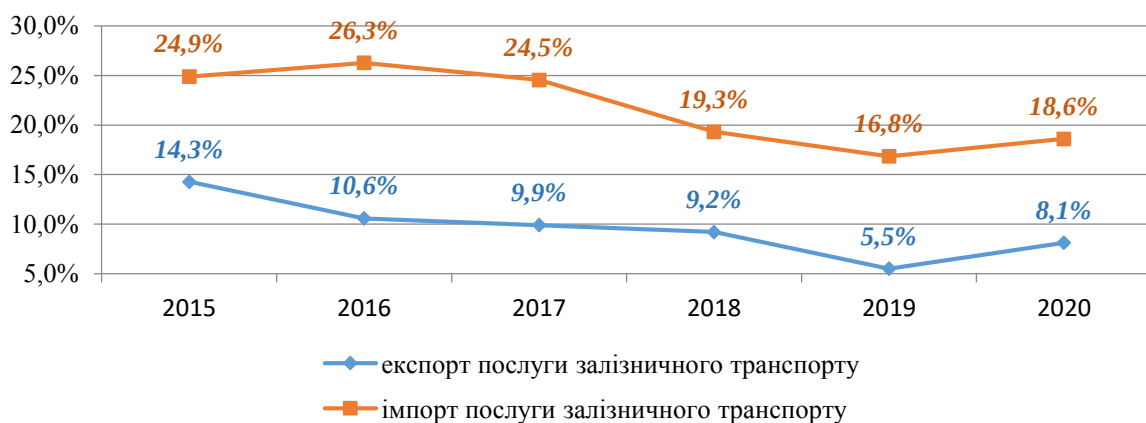


Рис. 2.12. Експорт-імпорт послуг залізничного транспорту у структурі транспортних послуг України, 2015-2020 рр., %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

За показниками середньодобового загального навантаження та вивантаження станції (вагони за добу) лідирують Одеська, Придніпровська та Донецька регіональні філії Укрзалізниці⁹. Найбільший вагонообіг для виконання комерційних операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів, у 2019-2020 рр. був на станціях Маріуполь-сортувальний (Донецька залізниця) та Чорноморська (Одеська залізниця). Середньодобове навантаження та вивантаження на цих станціях становило понад 1000 вагонів (II півріччя 2020 р.). Для Львівської філії Укрзалізниці найбільше середньодобове навантаження та вивантаження (близько 400 вагонів) спостерігається на станції Ямниця (у с. Ямниця розташоване промислове підприємство Івано-Франківськцемент, яке виробляє цемент, медичні гіпсові листи, шифер, гіпс, хвилясті листи волокнистоцементних). У Придніпровській залізниці найбільшим середньодобовим навантаженням/вивантаженням характеризуються станції Запоріжжя-Ліве (≈ 800 вагонів) та Кривий Ріг (≈ 700 вагонів). У Південно-

⁹ Середньодобове загальне навантаження та вивантаження розраховується шляхом відношення кількості навантажених та вивантажених вагонів по станції за звітний період до кількості днів у цьому періоді

Західній залізниці – станція Коростень- Житомирський (від 130 до 175 вагонів) (див. рис. 2.13).

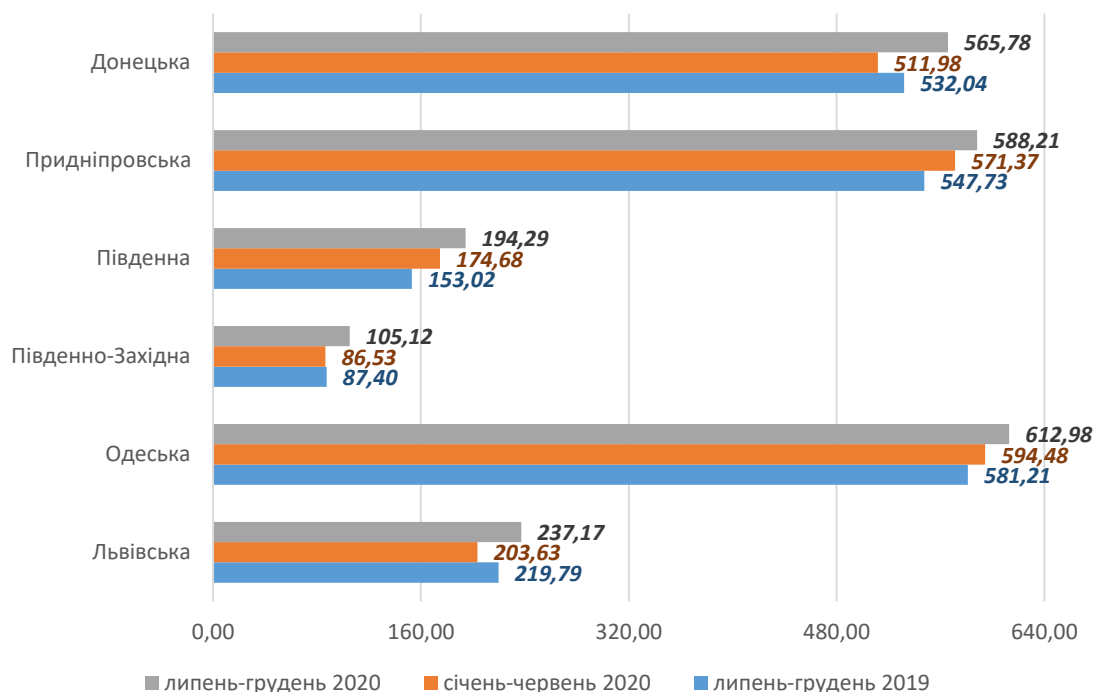


Рис.2.13. Середньодобове загальне навантаження та вивантаження станцій (вагонів за добу) у розрізі регіональних філій Укрзалізниці

Джерело: за даними Укрзалізниці

Починаючи з 2018 р. у ЄС теж спостерігається зниження обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом. Основна частка вантажообігу припадає на Німеччину (30%, 108,4 млрд. т-км у 2020 р.), що робить її лідером на ринку залізничних вантажних перевезень. Далі йдуть Польща та Франція - 50 та 31 млрд ткм, відповідно. На рівні ЄС основу вантажообороту у 2020 р. складали металеві руди (12,8%), кокс та продукти нафтопереробки (9,8 %), хімічні речовини, гума та пластмаса, ядерне паливо (8,7 %) та основні метали; готові металеві вироби (8,2 %). У структурі перевезених вантажів також превалювали металеві руди, вугілля та сира нафта, кокс і нафтопродукти¹⁰.

Незважаючи на значний потенціал розвитку вантажні перевезення морським транспортом з року в рік знижуються (див. рис. 2.14). На фоні різкого падіння частки руди у перевезеннях морським транспортом (з 27% у 2015 р. до 2,8% у 2019 р.) значно зросли обсяги перевезень хлібних вантажів (з 3,3% у 2015 р. до 27,7% у 2019 р.).

¹⁰ Eurostat. Railway freight transport statistics. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics#Downturn_for_EU_rail_transport_performance_in_2019_and_2020 (accessed 3/12/2021)

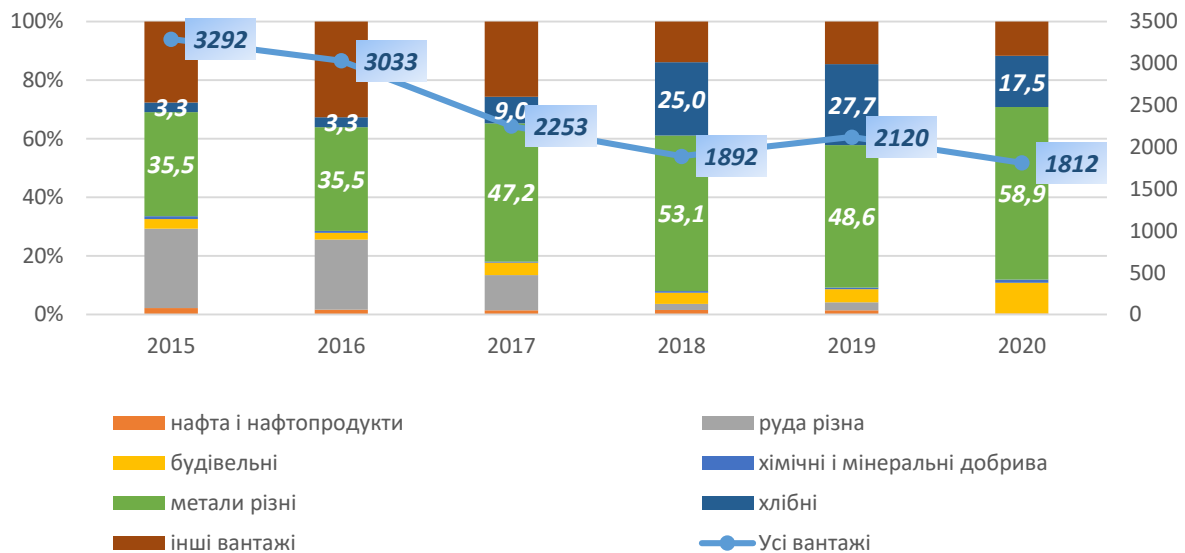


Рис. 2.14. Динаміка та структура вантажних перевезень морським транспортом

Джерело: Державна служба статистики України

Авіаційний транспорт характеризується найменшою часткою у структурі перевезення вантажів і протягом 2015-2020 рр. він забезпечував перевезення близько 0,1 млн. т вантажів. Якщо протягом 2016-2018 рр. спостерігалось незначне зростання обсягів вантажних перевезень авіатранспортом на 7-20%, то у 2019 та 2020 рр. вони знову зменшились на 7% та 5%, відповідно.

Аналіз обсягів вантажних та поштових перевезень через українські аеропорти за період з 2010 по 2020 р. засвідчив значний вплив кон'юнктурних коливань саме на міжнародні поштовантажопотоки. Зокрема, два піки міжнародних поштовантажопотоків через аеропорти України припали на 2011 р. та 2019 р. та становили 46789,3 тонн та 58431,5 тонн, відповідно. Водночас максимальне зниження обсягів міжнародних вантажних та поштових перевезень було у 2015 р. (33709,1 тонн – на 28% менше ніж в 2011 р. і на 42,3% менше ніж у 2019 р.). Однак починаючи з 2020 р. спостерігається спадна тенденція на всіх (міжнародному і внутрішньому) напрямках, що в основному пов'язано з пандемією COVID-19 (див. рис. 2.14).

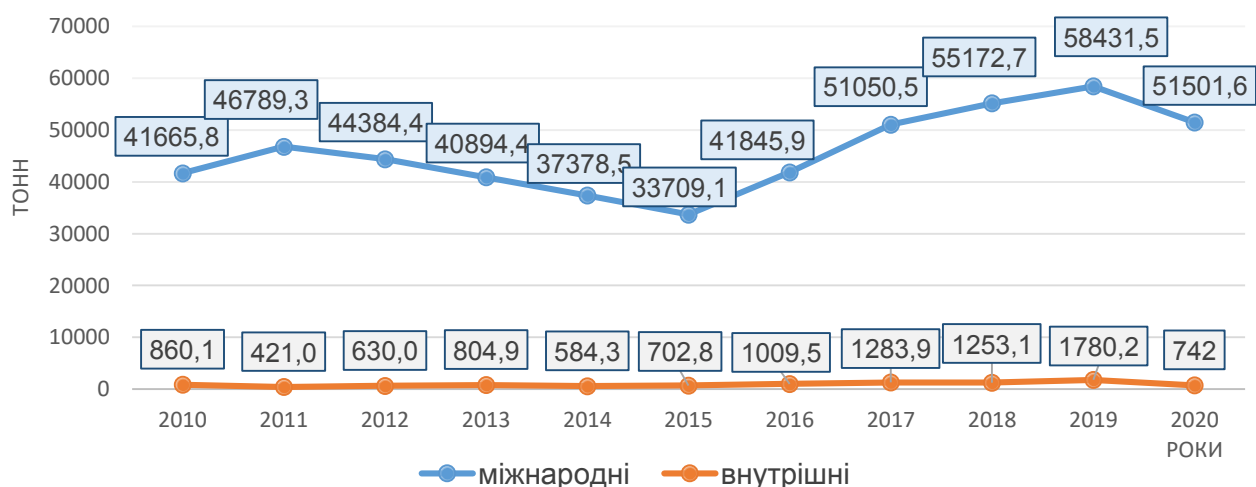


Рис. 2.14. Динаміка поштовантажопотоків через аеропорти України у 2010-2020 рр., тонн

Джерело: Державна служба статистики України

Майже протягом всього періоду більша частка поштовантажопотоків через аеропорти України припала саме на регулярні міжнародні та внутрішні рейси. Тільки у 2020 р. частка поштовантажопотоків на внутрішніх нерегулярних рейсах склала 52,1% (див. рис. 2.15-2.16).



Рис. 2.15. Структура міжнародних поштовантажопотоків через аеропорти України у 2010-2020 рр., %

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України

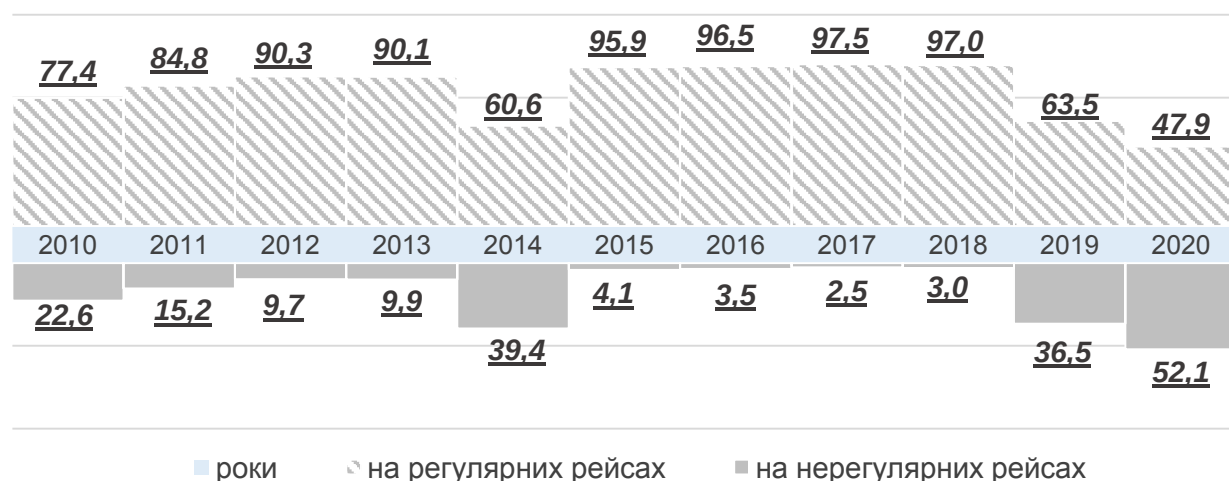


Рис. 2.16. Структура внутрішніх поштовантажопотоків через аеропорти України у 2010-2020 рр., %

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України

Загалом регулярні та нерегулярні рейси українських та іноземних авіакомпаній з 2010 до 2015 рр. обслуговувались 11 аеропортами України, а з 2015 по 2020 рр. – 10 аеропортами. З 2015 р. у зв'язку із російською агресією припинили свою діяльність ВАТ «Міжнародний аеропорт «Сімферополь» та КП «Міжнародний аеропорт «Донецьк» ім. С.С. Прокоф'єва», натомість почав здійснювати перевезення вантажів КП «Міжнародний аеропорт Кривий Ріг» Криворізької міської ради, який має один вантажний термінал. Протягом 2015-2019 рр. цим аеропортом обслужено 3426 рейсів¹¹.

¹¹ Статистика. Офіційний сайт. Міжнародний аеропорт Кривий Ріг. URL: <http://www.kwg.aero/airport/statistic/>

Близько 80% поштовантажопотоків проходять через Міжнародний аеропорт «Бориспіль», який є найбільшим аеропортом та єдиним в Україні, з якого виконуються регулярні трансконтинентальні рейси. Другим за обсягами перевезення вантажів до 2015 р. був аеропорт «Антонов», однак після 2014 р. майже 7,5% вантажних перевезень були сконцентровані у Міжнародному аеропорті Запоріжжя. Найменший обсяг поштових та вантажних перевезень здійснювався протягом 2010-2013 рр. через Міжнародний аеропорт Харків, в 2014 р. - міжнародні аеропорти Дніпропетровська та Львова, а з 2015 р. – через міжнародні аеропорти Чернівців та Кривого Рогу. Питома вага аеропортів у загальних поштовантажопотоках через аеропорти України за 2010-2020 рр. наведено у таблиці Б.3.

За аналізований період перевезення вантажів та пошти виконували близько 20 українських авіакомпаній. Лідерами перевезень, які виконують майже 80% усіх перевезень вантажів, є авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа» та «Максимум Ейрлайнс». При цьому значна частина усіх вантажних перевезень здійснюється «в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками»¹².

Українські авіакомпанії здійснюють переважно міжнародні перевезення вантажів. Починаючи з 2014 р. українські авіакомпанії припинили здійснювати внутрішні перевезення пошти, проте саме на цей рік припав пік обсягів перевезень внутрішніх вантажів – 544 тонни. Найбільшим обсяг міжнародних перевезень вантажів був у 2012 р. і становив 119427,2 тонн, а пошти – у 2017 р. і становив 4884,4 тонн. Суттєве зниження обсягів міжнародних перевезень вантажів відбулося у 2015 р. і склало 43,4% порівняно з 2012 р.

Динаміка обсягів перевезень вантажів та пошти українськими авіакомпаніями за 2010-2020 рр. наведено на рисунку 2.17.

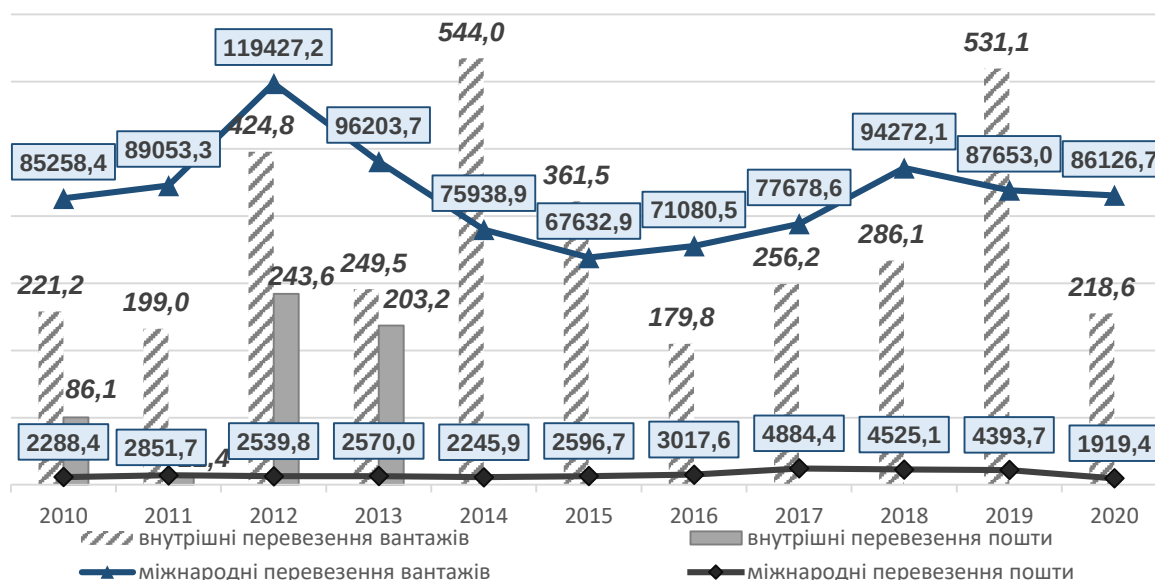


Рис. 2.17. Динаміка обсягів перевезень вантажів та пошти українськими авіакомпаніями за 2010-2020 рр., тонн

Джерело: Державна служба статистики України

¹² Періодична інформація. Державна авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>

Близько 83,1% обсягів міжнародних перевезень вантажів українськими авіакомпаніями здійснювалися нерегулярними рейсами. Водночас до 2018 р. більша половина внутрішніх перевезень вантажів здійснювалася на регулярних рейсах. У 2019 р. обсяг внутрішніх перевезень вантажів на нерегулярних рейсах вже становив 59,6%, порівняно з 3,5% у 2018 р. У 2020 р. цей показник досягнув 80,6% (див. рис. 2.18-2.19).

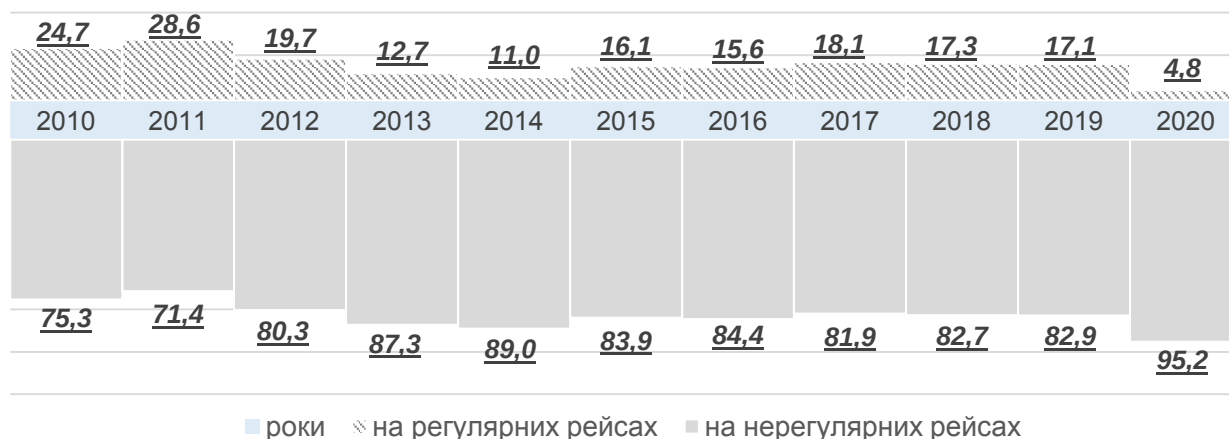


Рис. 2.18. Структура міжнародних перевезень вантажів українськими авіакомпаніями за 2010-2020 рр., %

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України

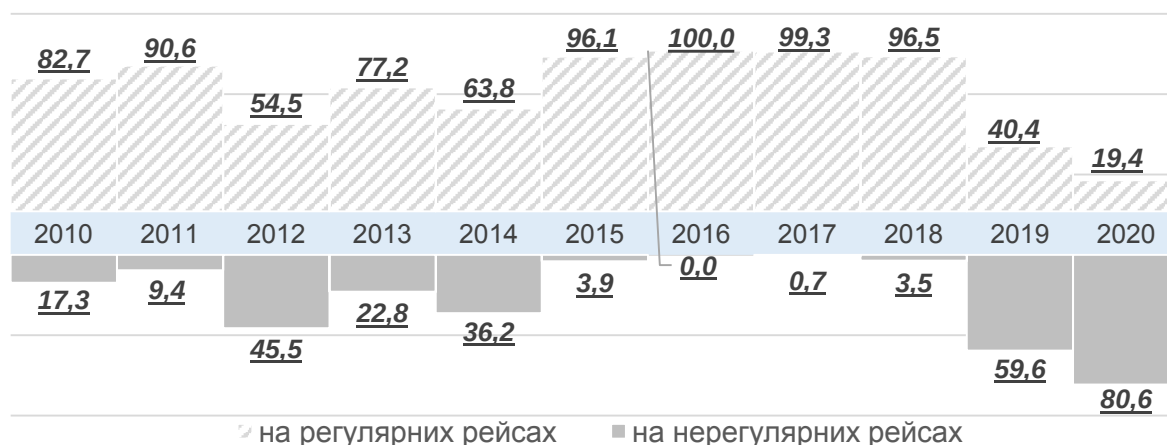


Рис. 2.19. Структура внутрішніх перевезень вантажів українськими авіакомпаніями за 2010-2020 рр., %

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України

З 2010 по 2015 р. спостерігається спадна динаміка у виконанні тонно-кілометрів українськими авіакомпаніями. У 2015 р. цей показник зменшився на 42,4% порівняно з 2010 р. і становив 218523,7 ткм. З 2016 р. відбулися позитивні зрушення у розвитку авіаційних перевезень – у 2018 р. виконання тонно-кілометрів українськими авіакомпаніями практично досягнуло рівня 2012 р. Проте вплив пандемії Covid-19 на авіаційну галузь суттєво сповільнив її розвиток.

Динаміку виконання тонно-кілометрів (вантажі + пошта) українськими авіакомпаніями за 2010-2020 рр. наведено на рис. 2.20.

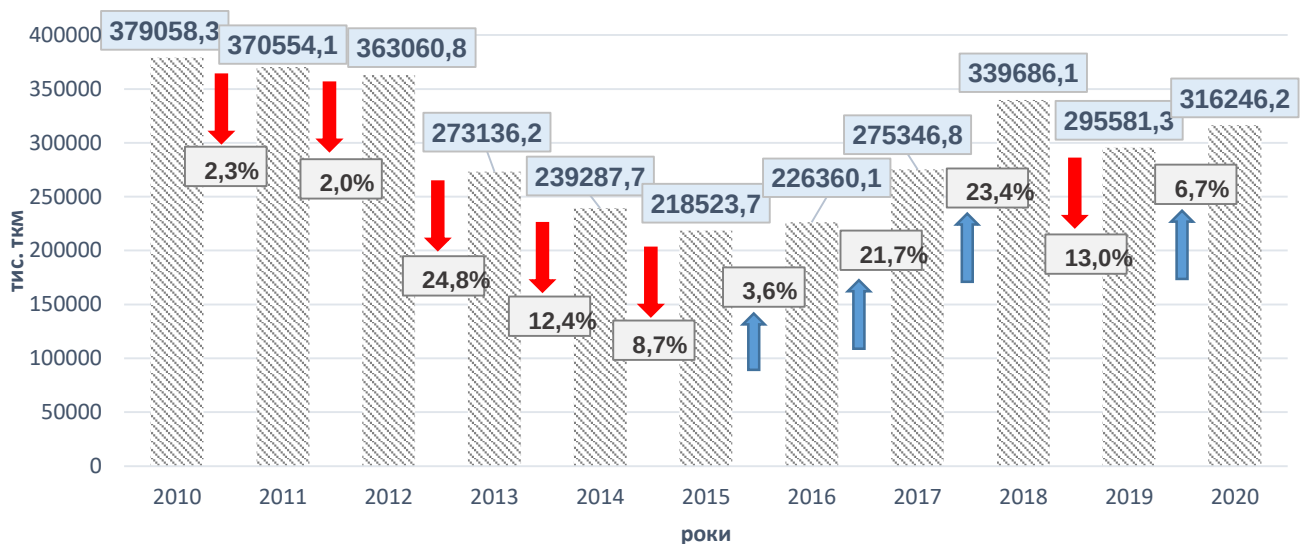


Рис. 2.20. Динаміка виконання тонно-кілометрів (вантажі+пошта) українськими авіакомпаніями за 2010-2020 рр., тис.ткм

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України

У 2020 р. з огляду на запроваджені обмеження перетину чи закриття кордонів державами міжнародні авіаринки зазнали негативного впливу більшою мірою, ніж внутрішні ринки авіаперевезень. Загалом авіавантажні перевезення впали більше, аніж обсяги світової торгівлі¹³. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) виконання тонно-кілометрів у 2020 р. знизилося на 23,3% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Водночас, рекордно зросли коефіцієнти завантаження повітряних суден вантажем та прибутковість від вантажних перевезень¹⁴. Слід відмітити, що попит на авіаційні перевезення обмежений їх вартістю, яка в кілька разів перевищує ціну автомобільного та морського транспорту. Таким чином, товари, що перевозяться повітряним транспортом, переважно мають високу додану вартість, або дуже чутливі до часу, наприклад, рослини, овочі та фрукти, морепродукти, документи, електронні мікроскопи, рідкокристалічні прилади та лазери, дорогоцінності тощо. Тому пандемія Covid-19 значно вплинув на розвиток авіаційної галузі в країнах, де повітряна торгівля відіграє важливу роль у здійсненні міжнародних торговельних потоків з огляду на DESTINATION та структуру продукції, що транспортується, а не її обсяги.

Новим поштовхом для розвитку українських суб'єктів ринку авіаперевезень стало підписання Україною та Європейським Союзом Угоди про Спільний авіаційний простір» (12 жовтня 2021 року). В основі зазначеного документу лежить принцип взаємного доступу до ринків повітряного транспорту в рівних умовах конкуренції та з дотриманням визначених правил, зокрема, у сферах безпеки, управління повітряним рухом, соціальної гармонізації та навколишнього середовища. Угода насамперед сприятиме інтеграції України до Спільного авіаційного простору з ЄС та поступовому інкорпоруванню в українське законодавство вимог та стандартів ЄС у авіаційній галузі.

¹³ T. Brodzicki. Global Air Cargo in the COVID-19 era - Impact on EU's External Trade. URL: <https://ihsmarkit.com/research-analysis/global-air-cargo-in-covid19-era--impact-on-eus-external-trade.html>

¹⁴ Air Cargo Market Analysis. Robust end to 2020 for air cargo. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2020/>

Документ також стосується окремих питань, пов'язаних з вантажними та поштовими авіаперевезеннями. Зокрема, сторони отримали право робити зупинки на будь-якій території з метою прийому та розвантаження вантажів чи пошти за умови узгодженої послуги на визначеному маршруті. У п. 12 статті 22 угоди зазначено, що авіаперевізникам та непрямим постачальникам вантажних перевезень дозволяється в межах міжнародних повітряних перевезень та за однією авіанакладною використовувати без обмежень будь-які наземні перевезення вантажів до або з будь-яких пунктів на території України та Європейського Союзу. Такі вантажі, незалежно від того, чи переміщуються вони наземним або повітряним транспортом, мають доступ до митної обробки та засобів аеропорту¹⁵. Це є дуже важливим, так як у довгостроковій перспективі вантажні авіаперевезення зростатимуть, але все більше будуть інтегровані в мультимодальні ланцюги поставок, які забезпечують кращий баланс між вартістю та часом¹⁶. Водночас авіакомпаніям сторін слоти в аеропортах повинні надаватися відкрито, прозоро та недискримінаційно. Також багаж і вантаж, що прямують транзитом через територію сторін, звільняються від податків, митних зборів та інших подібних нарахунків, що не залежать від вартості наданої послуги. Додатковою перевагою стане визнання державами-членами ЄС сертифікатів, виданих Україною, перелік яких зазначений у Додатку IV цієї Угоди. Угода також сприятиме розвитку регіональних аеропортів України.

Розвиток авіаперевезень через українські аеропорти у значній мірі визначається швидкістю перевезення вантажу, яка залежить від чотирьох чинників: процедури митного оформлення, процедури огляду вантажу, ефективної та безпечної обробки вантажів та планування складських приміщень. Наприклад, для імпорту є критичними митні процедури, а для експорту – інспектування вантажу. Тому для подальшого розвитку українських аеропортів доцільним є приєднання до Міжнародної ради аеропортів Європи (ACI EUROPE), членами якої вже є Міжнародний аеропорт «Бориспіль», Міжнародний аеропорт «Одеса» та Міжнародний аеропорт Харків. Ця організація керує та обслуговує галузь європейських аеропортів, забезпечує комунікацію на законодавчому рівні, сприяє захисту технічних, екологічних, соціальних та економічних інтересів аеропортів, залученню інвестицій, впровадженню кліматичних заходів з боку індустрії аеропортів через програму Airport Carbon Accreditation (єдиний інституційно затверджений стандарт сертифікації управління викидами вуглецю для аеропортів, відповідно до якого понад 200 європейських аеропортів взяли на себе зобов'язання досягти чистих нульових викидів вуглецю без компенсації для власних операцій до 2050 року). У червні 2019 р. ACI EUROPE також запровадила свою Стратегію сталого розвитку для аеропортів, яка ґрунтується, зокрема, на розвитку регіональних аеропортів (таких у Європі є близько 500), екологічній інноваційності (у 2021 р. Стокгольмський аеропорт Арланда став першим у світі аеропортом, який досяг чистих нульових викидів CO₂), цифровій трансформації, доступності та безпеці.

Загалом протягом останніх десяти років структура вантажних перевезень України за видом транспорту залишається незмінною з домінуванням автомобільного

¹⁵ Common Aviation Area Agreement Between the European Union and its Member States, of the One Part, and Ukraine, of the Other Part. EUR-Lex. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22021A1103(01))

¹⁶ Air Freight: A Market Study with Implications for Landlocked Countries. The World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/air-freight-study>

транспорт. Автомобільний транспорт залишається пріоритетним у перевезенні вантажів і для країн-членів ЄС. Дві третіх обсягу вантажів перевозиться цим видом транспорту, як у внутрішньому (по території країн ЄС), так і в міжнародному сполученні за участі цих країн.

Пріоритетом Європейської транспортної політики є переорієнтація з автомобільного на інші види транспорту. Однак цей процес, зокрема переорієнтація з автомобільного на залізничний транспорт відбувається дуже повільними темпами.

За часткою вантажообігу серед інших видів транспорту в Україні безперечним лідером є залізничний транспорт. При цьому перевезення вантажів є основним джерелом доходу залізничного транспорту. У 2020 р. вантажообіг залізничним транспортом України становив 175.6 млрд. т-км, що в 1,6 разів більше порівняно з Німеччиною (108,4 млрд. т-км), яка є лідером серед країн ЄС за перевезеннями вантажів залізничним транспортом. У 2020 р. на відміну від України переважна більшість країн-членів ЄС наростила вантажообіг залізничним транспортом.

Близько половини всього обсягу перевезень залізницею традиційно складають руди, вугілля та хлібні продукти. Структура перевезення вантажів залізничним транспортом залишається практично незмінною протягом тривалого періоду. Вантажну базу складають важкі, габаритні та сировинні вантажі: нафта і нафтопродукти, руда, вугілля, цемент, чорні метали, кокс, хімічні і мінеральні добрива. Для країн ЄС у структурі перевезень вантажів залізничним транспортом також переважають продукти сировини. Станом на 2020 р. 53,9% всіх вантажів становили металеві руди, вугілля, нафтопродукти, кокс, метали, готові металеві вироби, а також хімічні речовини, гума та пластмаса, ядерне паливо.

Серед філій Укрзалізниці лідером за вантажообігом є Одеська залізниця, на яку припадає третина усього вантажообігу і яка протягом останніх десяти років демонструвала середньорічні темпи приросту на рівні 1,2%. Найбільш завантаженими станціями у категорії навантаження та вивантаження вагонів є ті, які розташовані у промислових регіонах та біля яких є великі промислові підприємства.

Залізничні вантажні перевезення в Україні переважно орієнтовані на експорт продукції, яка становить близько 50% у структурі вантажообігу. Третина вантажообігу припадає на внутрішні перевезення. Частка експорту транспортних послуг залізницею у структурі експорту транспортних послуг України загалом є незначною і за останні 4 роки не перевищувала 10%.

Значно меншу роль у вантажних перевезеннях відіграють морський та авіаційний транспорт. Близько 80% усіх поштовантажопотоків проходить через міжнародний аеропорт «Бориспіль». Підписання Угоди про Спільний авіаційний транспорт дасть суттєвий поштовх для нарощення вантажних перевезень повітряним транспортом та розвитку мережі регіональних аеропортів.

3. АНАЛІЗ ТРАФІКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ

Активізація інтеграційних процесів, пов'язана із підписанням Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та «тимчасовим» застосуванням Поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі (ПВЗВТ) з 1 січня 2016 року, прискорює входження України та її регіонів в європейський економічний простір шляхом імплементації законодавства ЄС у різних сферах економіки. Водночас, згідно зі Звітом про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2015-2020 рр.¹ загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію за цей період склав 54%. Найбільшого прогресу за весь час імплементації Угоди про асоціацію досягнуто у сферах «Політичний діалог, національна безпека та оборона» — 89 %, «Юстиція, свобода, безпека, права людини» — 82 %, «Державні закупівлі» — 80 %, «Технічні бар'єри у торгівлі» — 79 %, «Підприємництво» — 76 %. Разом з тим, є сфери, у яких Україна відстає від графіку виконання своїх зобов'язань за Угодою про асоціацію. Зокрема, найменший прогрес спостерігається у таких сферах: «Фінансове співробітництво та боротьба із шахрайством» - 24%, «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» — 35%, «Фінансовий сектор» — 36%². Позитивними моментами є завершення доопрацювання законопроектів «Про залізничний транспорт» (від 06.09.2019 № 1196-1), «Про поштовий зв'язок» (від 10.11.2020 № 4353), ухвалення Закону України від 3.10.2019 № 155-IX «Про концесію», Закону України від 03.12.2020 № 1054 «Про внутрішній водний транспорт», Закону України від 17.11.2021 № 1887-IX «Про мультимодальні перевезення», підписання 12.10.2021 Угоди про спільний авіаційний простір.

Розвиток національної транспортної мережі України безпосередньо залежить від рівня інтеграції у мережу міжнародних та транс'європейських транспортних коридорів, модернізації та вдосконалення матеріально-технічної бази, використання сучасних інформаційних технологій управління такими мережами тощо. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T) і Україну включено до індикативних мап TEN-T (окрім внутрішніх водних шляхів), але поки що спостерігається низький рівень інтероперабельності національної транспортної мережі та загальне технологічне відставання від TEN-T. Важливими питаннями залишаються також закріплення на законодавчому рівні базових принципів і шляхів розвитку та реалізації транзитного потенціалу України.

У рамках Східного партнерства Європейського Союзу розроблено Індикативний план розбудови Транс'європейської транспортної мережі³, відповідно до якого буде реалізовано близько 30 пріоритетних інфраструктурних проєктів, із яких уже реалізовано або в процесі реалізації⁴:

¹ Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2015-2020 рр. URL : https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/aa_implementation_report_2015-2020_ukr_final_0.pdf

² Для порівняння у 2019 році загальний прогрес виконання Україною Угоди про асоціацію з ЄС складав 43%. Зокрема, у сфері транспорту, поштових послуг - лише 19%.

³ Для комплексного розвитку мережі TEN-T необхідно завершити процедуру включення внутрішніх водних шляхів України до регіональної мапи TEN-T. Для цього, у свою чергу, необхідно забезпечити включення внутрішніх водних шляхів до індикативних мап TEN-T (1-й етап — р. Південний Буг та р. Дніпро, 2-й етап — р. Дунай).

⁴ Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2015-2020 рр. [Електронний ресурс]. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/aa_implementation_report_2015-2020_ukr_final_0.pdf

➤ проєкт щодо запровадження пасажирського сполучення Мукачево-Чоп (Захонь) (Угорщина) / Чієрне над Тисою (Словаччина). Розпочав курсування поїзд № 33/34 Мукачево–Будапешт та поїзд № 960/961– №962/963 Мукачево–Чоп–Чієрна над Тисою–Кошице;

➤ електрифікація залізничних колій у проміжку Бердичів–Коростень–Бережесьь (нове будівництво об'єктів інфраструктури залізничного транспорту з електрифікацією дільниці Держкордон–Овруч–Коростень–Житомир–Бердичів регіональної філії «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця», Житомирська область);

➤ реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Одеса»;

➤ днопоглиблювальні роботи в акваторії Південної філії ДП «Адміністрація морських портів України».

2 грудня 2020 р. Україна приєдналася до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА⁵ (документ набрав чинності 30 квітня 2021 року). Дія Угода спрямована на гармонізацію законодавства держав – учасниць Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ - Азія, учиненої в м. Баку 8 вересня 1998 року, з метою створення єдиної правової основи для розвитку мультимодальних перевезень.

Відчутний вплив на розвиток транскордонного співробітництва, збільшення доходів державного та місцевих бюджетів, туризм та спрощення інших форм законного руху осіб, послуг і товарів покликана здійснити Стратегія інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України № 687-р від 24 липня 2019 р. Її реалізація стимулюватиме розвиток зовнішньоекономічних зв'язків та міжнародної торгівлі, сприятиме переміщенню осіб і товарів через державний кордон та дозволить належно його захищати.

Основними економічними чинниками нарощення кількості перетинів державного кордону є активізація зовнішньоекономічної діяльності та реалізація транзитного потенціалу країни та її регіонів, у першу чергу прикордонних.

Зовнішньополітичні та економічні чинники розвитку України, починаючи з 2014 р., посилили європейський вектор у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності суб'єктами господарської діяльності країни. У 2020 р. частка країн-членів ЄС у загальному обсязі експорту України склала 37%, а у загальному імпорті – 44,3%.

Протягом 2017-2019 рр. здійснення експортно-імпортних операцій України характеризувалося високими темпами приросту. У 2017 р. вони становили, відповідно, 16,6% та 23,6%, у 2018 р. – 8,9% та 15,3%, а у 2019 р. – 11,8% та 6,7%. У 2020 р. обсяги експорту впали на 7,8%, а імпорту – на 12,5%. У більшій мірі таке падіння було спричинене пандемією Covid-19 (див. рис. 3.1).

⁵ Угода про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/417_001-09#Text.

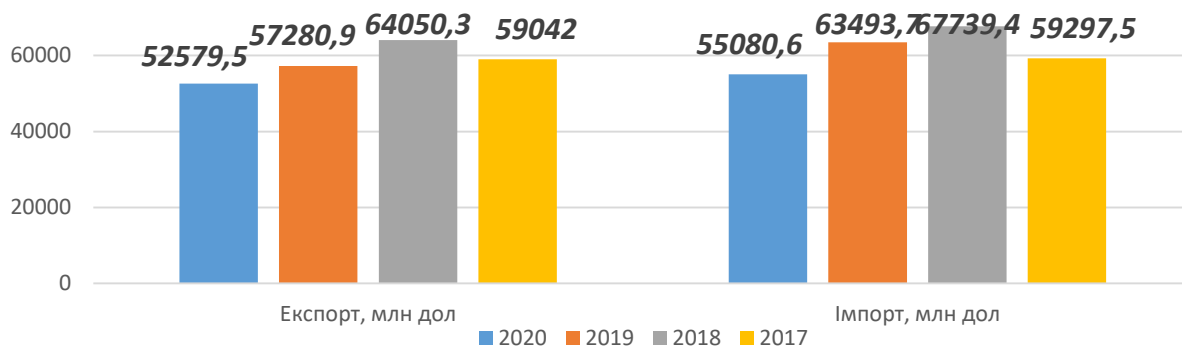


Рис. 3.1. Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій України, млн. дол. США

Джерело: за даними Державної служби статистики України

За цей же період часу щорічний приріст обсягів українського експорту до ЄС складав відповідно 27,4%, 14,6% та 4,6 %. Протягом зазначеного часового періоду висхідний тренд притаманний також й імпортним торговельним операціям: їх приріст склав відповідно 19,3%, 13,9% та 8,2%. У 2020 р. експорт до країн-членів ЄС впав на 9,5%, а імпорт – на 8,7%. Темпи приросту імпорту протягом 2016-2018 рр. склали 33% (див. рис. 3.2).

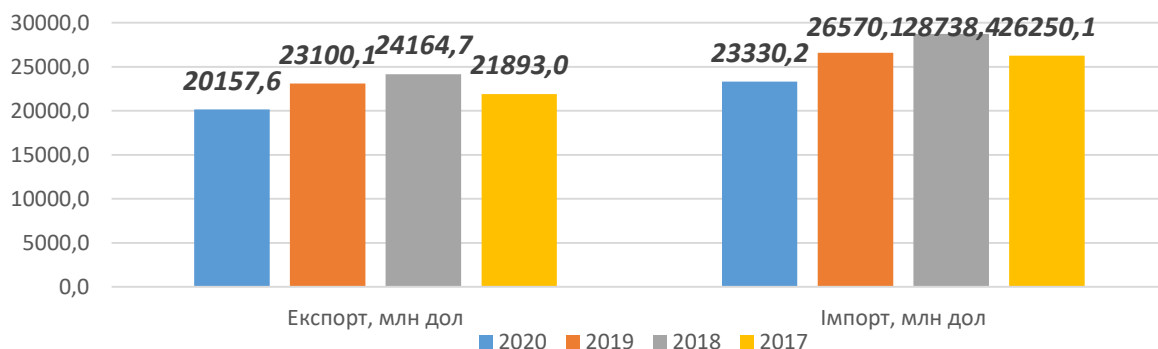


Рис. 3.2. Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій України з ЄС, млн. дол. США

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій товарами України з ЄС наведена на рис. 3.3.

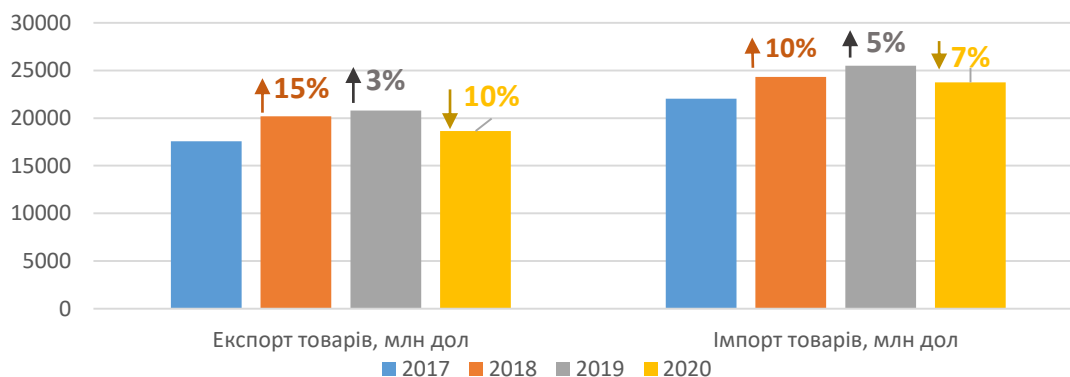


Рис. 3.3. Динаміка обсягів експортно-імпортних операцій товарами України з ЄС, млн. дол. США

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Перша десятка торговельних партнерів України у 2020 році забезпечила 57,8% обсягу всієї зовнішньої торгівлі країни, у тому числі безпосередні країни-сусіди: Польща – 12%, Російська Федерація – 12%, Республіка Білорусь – 7%, Угорщина – 4%. (див. рис. 3.4).

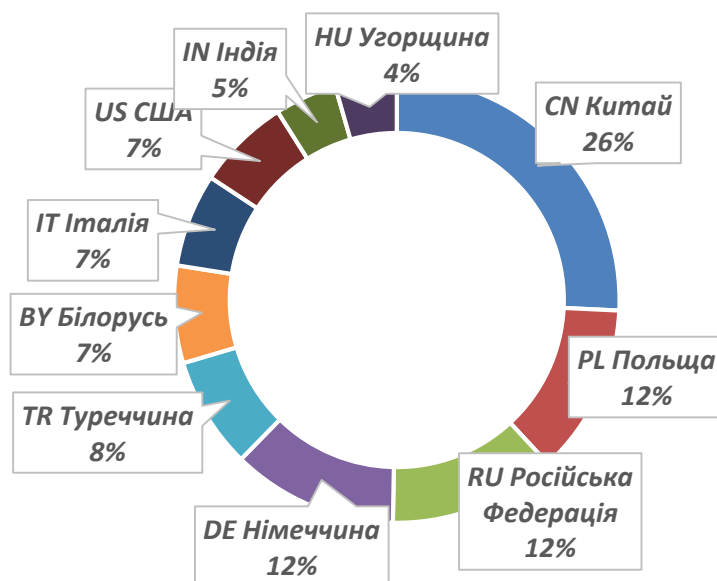


Рис. 3.4. ТОП-10 торговельних партнерів України у 2020 році

Джерело: за даними Державної служби статистики України

У торгівлі України з сусідніми країнами-членами ЄС превалює позитивний тренд. Протягом 2015-2020 рр. експорт товарів до Польщі зріс на 65,5%, до Угорщини – на 2,4% і до Румунії – на 89,7%. (див. рис. 3.5).

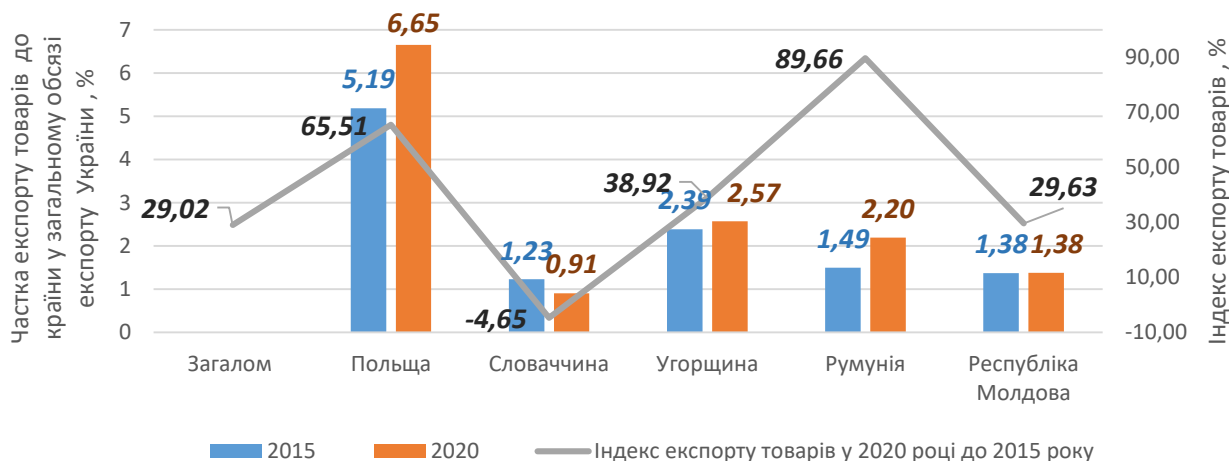


Рис. 3.5. Динаміка обсягів експортних операцій України з сусідніми країнами-членами ЄС та Республікою Молдова, млн. дол. США

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Серед зазначених п'яти країн найвища частка експортних операцій припадає на Польщу: протягом 2015-2020 рр. її частка зросла з 5,19% до 6,65%. Частка решти країн коливається в межах 1-3%. При цьому, протягом зазначеного періоду всі країни за винятком Словаччини, демонстрували зростання їх частки у здійсненні експортних операцій України.

Запровадження зони вільної торгівлі з ЄС більше вплинуло на нарощення обсягів імпорту в Україну, аніж експорту з її території. Частка більшості країн-сусідів ЄС у загальному обсязі імпорту України зростає. Позитивною є динаміка імпортних операцій України з Польщею, Словаччиною, Румунією та Республікою Молдова (див. рис. 3.6). Найбільше зросли обсяги імпорту зі Словаччини. Лише імпорт з Угорщини впав на 13%.



Рис. 3.6. Динаміка обсягів імпортних операцій України з сусідніми країнами-членами ЄС та Республікою Молдова, млн. дол. США

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Розвиток зовнішньоекономічної діяльності з Румунією характеризується позитивною динамікою обсягів експорту до цієї країни як з України загалом, так і з українських прикордонних регіонів. Найвищою є динаміка зростання обсягів експорту Івано-Франківської та Чернівецької областей, які безпосередньо межують з Румунією, відповідно, 251,42% та 158,60%. Частка експорту Чернівецької області до Румунії протягом 2015-2020 рр зросла з 23,36% до 38,85% у загальному обсязі експорту області. Практично кожна п'ята одиниця експорту з Івано-Франківської області теж спрямовується до Румунії (див. рис. 3.7).

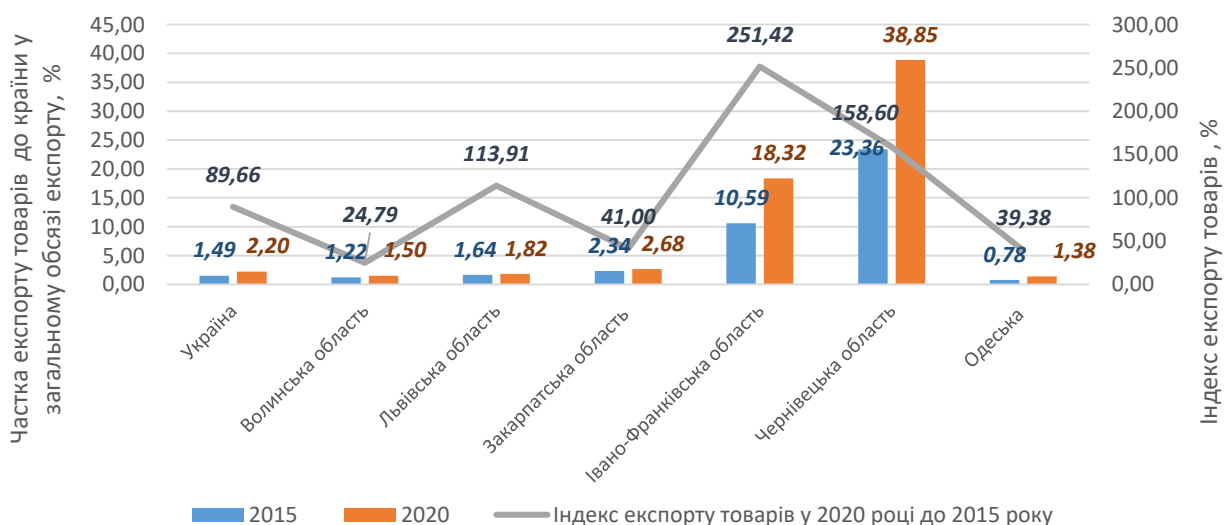


Рис. 3.7. Динаміка обсягів експортних операцій українських прикордонних регіонів з Румунією протягом 2015-2020 рр.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Протягом 2015-2020 рр. унаслідок лібералізації зовнішньоекономічної діяльності з країнами-членами ЄС обсяги імпорту значно наростилися. Найбільше зросли обсяги імпорту Івано-Франківською та Волинською областями, на 324,05% та 204,87%, відповідно. Серед прикордонних регіонів України, найвищими частками імпорту з Румунії у загальному обсязі імпорту, характеризуються Чернівецька (16%) та Івано-Франківська області (7%) (див. рис. 3.8).

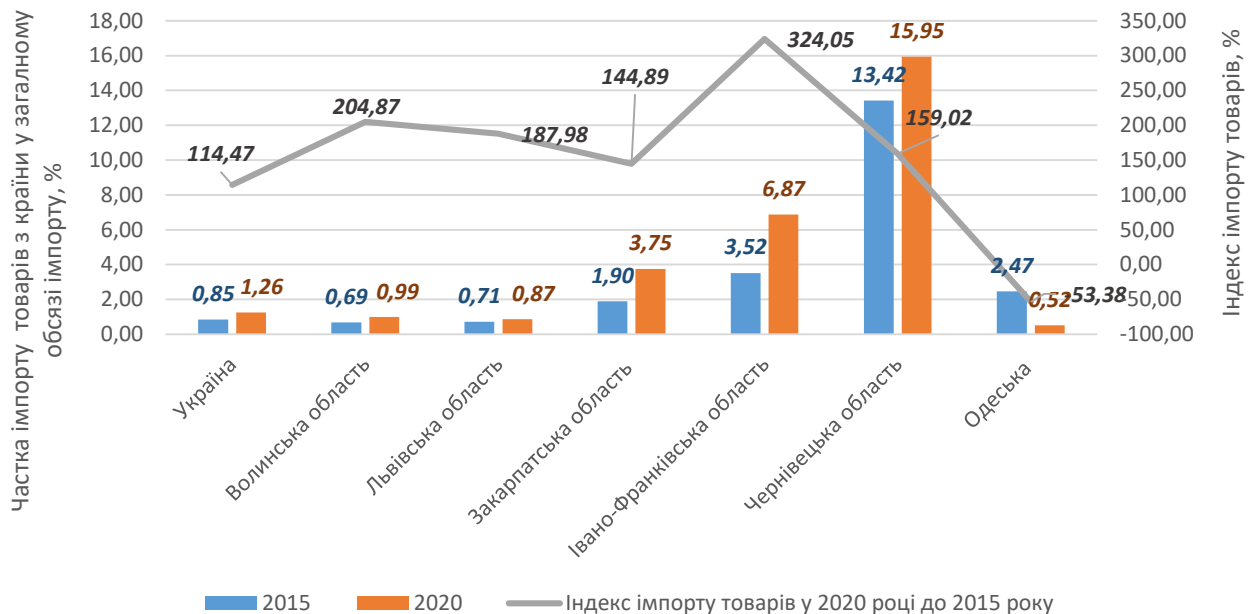


Рис. 3.8. Динаміка обсягів імпортних операцій українських прикордонних регіонів з Румунією протягом 2015-2020 рр.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Довжина державного кордону між Республікою Молдова та Україною становить 1222 км. Придністровська ділянка українсько-молдовського кордону – центральний сегмент державного кордону між Республікою Молдова та Україною, який контролюється самопроголошеною Придністровською Молдавською Республікою. Із прикордонного сектора, довжиною 939 км, який відокремлює Республіку Молдова від України, 405-кілометровий сегмент контролюється владою Придністров'я⁶. Відтак частка Республіки Молдова у загальному обсязі зовнішньоторговельних відносин України та прикордонних регіонів є незначною. У загальному обсязі експорту України на Республіку Молдова припадає близько 1%. Найвищі частки експорту до цієї країни характерні для Чернівецької та Волинської областей. Вони становлять відповідно 4,42% ті 2,53% всього експорту цих регіонів (див. рис. 3.9).

⁶ Придністровська ділянка українсько-молдовського кордону. URL:

https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D0%B4%D1%96%D0%BB%D1%8F%D0%BD%D0%BA%D0%B0_%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE-%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D1%83

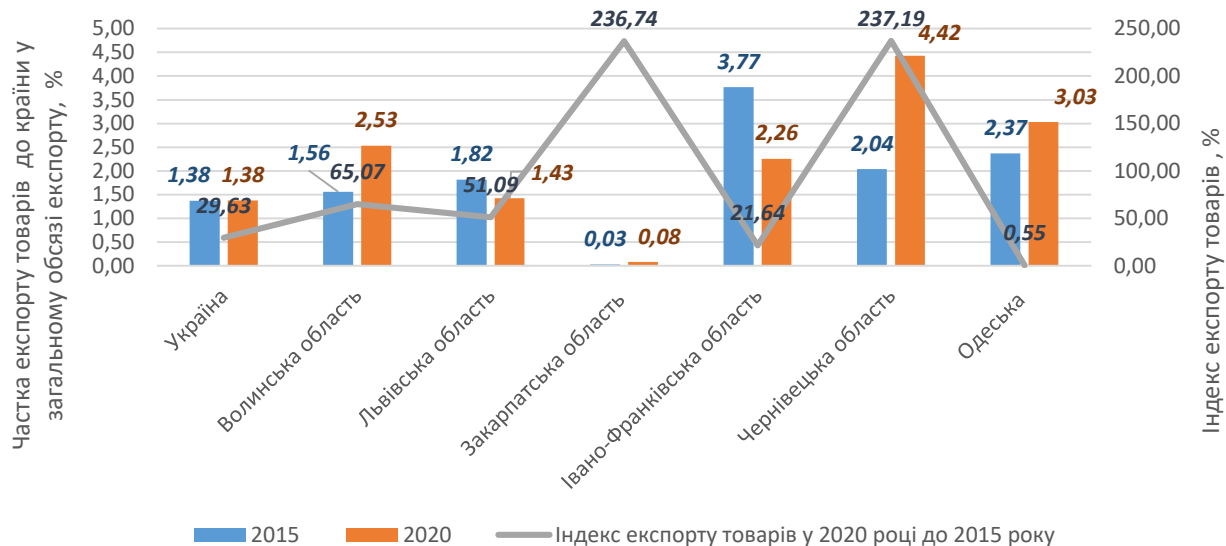


Рис. 3.9. Динаміка обсягів експортних операцій українських прикордонних регіонів з Республікою Молдова (2015-2020)

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Частка імпорту з Республіки Молдова у загальному обсязі імпорту України та її прикордонних регіонів становить близько 1%. Протягом 2015-2020 рр. обсяги імпорту дещо зросли, водночас таке зростання суттєво не вплинуло на загальний низький рівень українсько-молдовської економічної співпраці (див. рис. 3.10).

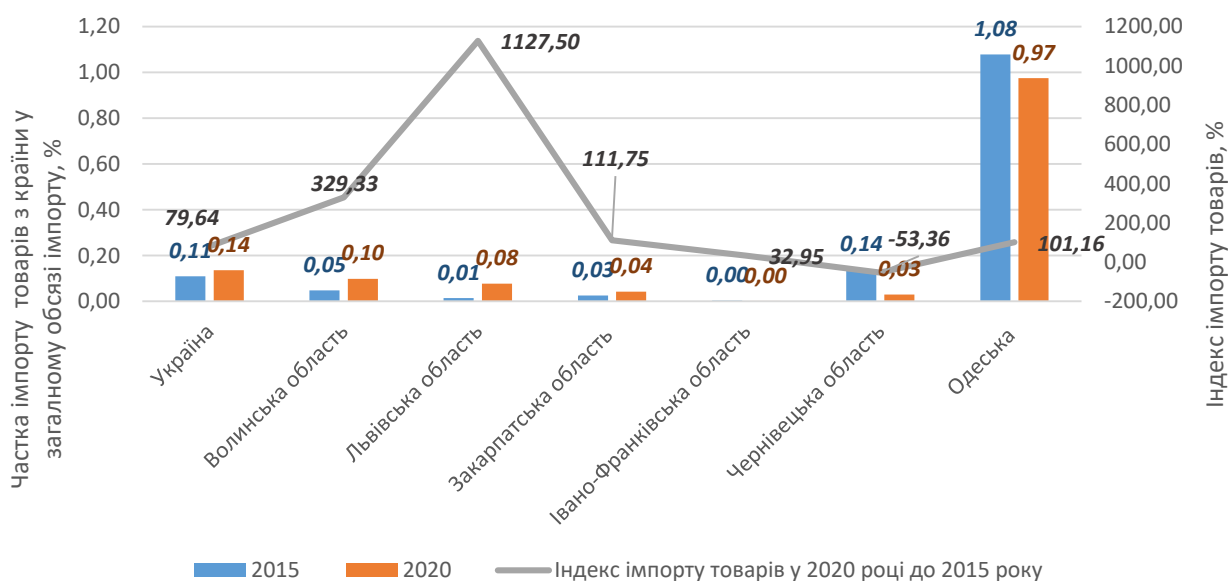


Рис. 3.10. Динаміка обсягів імпортних операцій українських прикордонних регіонів з Республікою Молдова (2015-2020)

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Протягом 2017-2020 рр. загальний обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку України зріс на 14,7%, водночас інвестиції з країн-членів ЄС – на 20,8%. Сусідні країни-члени ЄС є не надто активними у здійсненні прямих іноземних інвестицій в економіку України. Протягом 2017-2020 рр. обсяги надходжень інвестицій з Польщі та Румунії зросли на 36% та 26% відповідно. Водночас обсяги

прямих іноземних інвестицій з Словаччини та Угорщини впали, відповідно, на 3% та 24%.

Протягом 2015 – 2020 рр. нарощення обсягів експортно-імпортних операцій України відбувалося завдяки динамічному розвитку зовнішньоекономічної діяльності з країнами-членами ЄС. При цьому 28% надходжень від експорту (відносно загального обсягу експорту у країни-члени ЄС) 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 2019 р. склала 79%.

Аналіз розподілу пропуску осіб та транспортних засобів за ділянками державного кордону. Дія Угоди про асоціацію між Україною та ЄС вплинула як на обсяги зовнішніх торговельних операцій України і пасажиропотоків, так і на їх перерозподіл у розрізі окремих ділянок державного кордону України.

Протягом 2000-2019 рр. кількість перетинів особами державного кордону зросла на 66,5%. У 2020 р. під впливом пандемії Covid-19 кількість перетинів порівняно з попереднім роком зменшилась утричі (див. рис. 3.11).

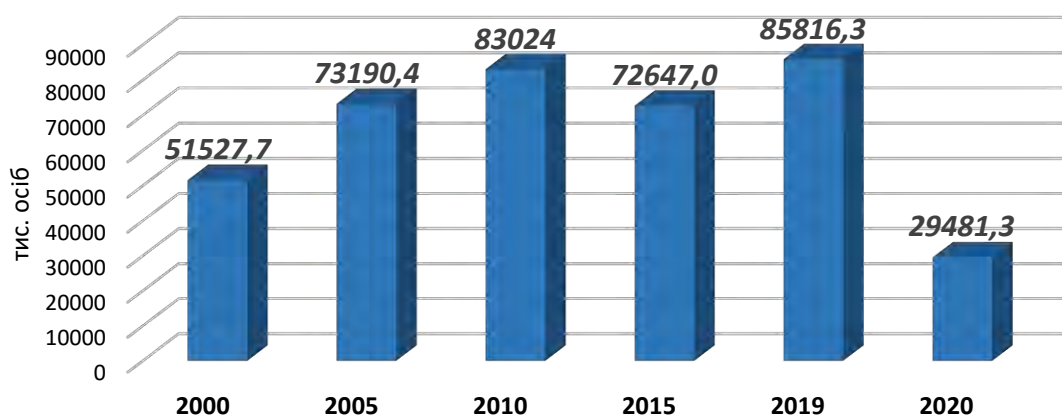


Рис. 3.11. Пропуск осіб через державний кордон України

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Динаміка перетину державного кордону особами у розрізі окремих ділянок кордону є відмінною (див. рис. 3.12). Додатковим чинником нарощення пасажиропотоку на ділянці кордону, спільній з країнами-членами ЄС, від середини 2017 р. є запровадження ЄС безвізового режиму для України. Відтак на сухопутній ділянці кордону найвищою є динаміка зростання кількості перетинів саме на ділянках кордону з країнами-членами ЄС. Зокрема, на румунській ділянці кордону пропуск осіб зріс протягом 2000-2019 рр. у 5,8 разів, на угорській – у 2,9 разів, словацькій та польській – у 2,3 рази. Як результат, частка польської, словацької, угорської та румунської ділянок кордону у загальному обсязі пропуску осіб через кордон протягом 2010-2019 рр. зросла з 27,95% до 42,85%.

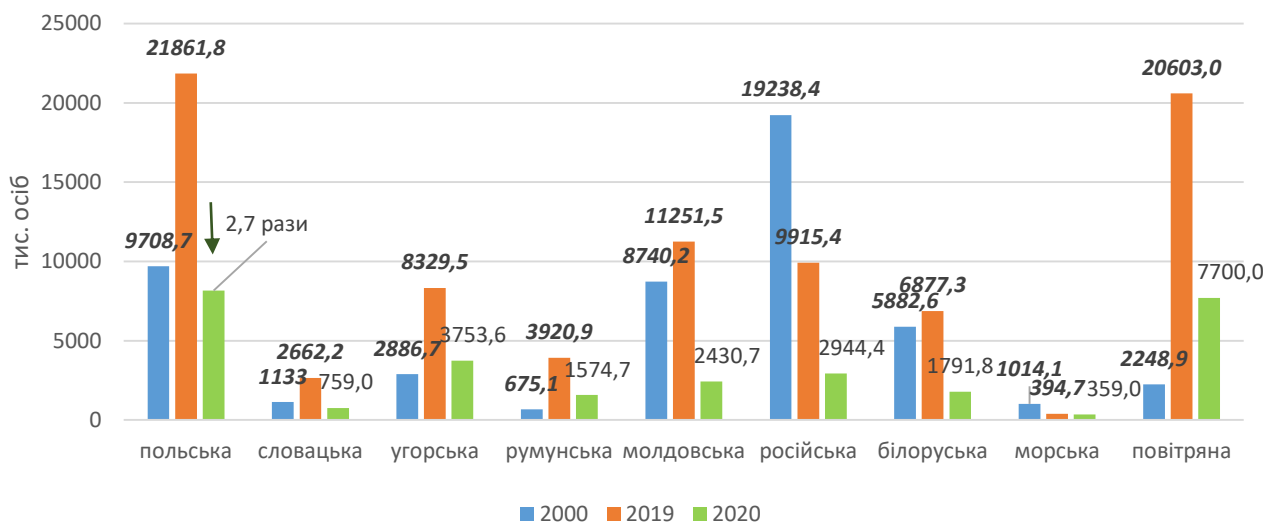


Рис. 3.12. Перетин державного кордону особами у розрізі окремих його ділянок, тис. осіб

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Кількість перетинів російської ділянки кордону впала удвічі, морської - практично утричі. Найбільше зростання перетинів особами державного кордону характерне для повітряної ділянки кордону: протягом досліджуваного періоду кількість перетинів зросла у дев'ять разів. У 2020 р. кількість перетинів молдовської, білоруської та російської ділянок кордону зменшилась у 4,6; 3,8 та 3,4 рази, відповідно. Серед сухопутних ділянок кордону найменше скорочення притаманне угорській ділянці кордону – 2,2 рази. Зазначені тенденції зміни кількості перетинів за окремими ділянками кордону вплинули і на структуру розподілу перетинів за ділянками кордону (див. рис. 3.13).

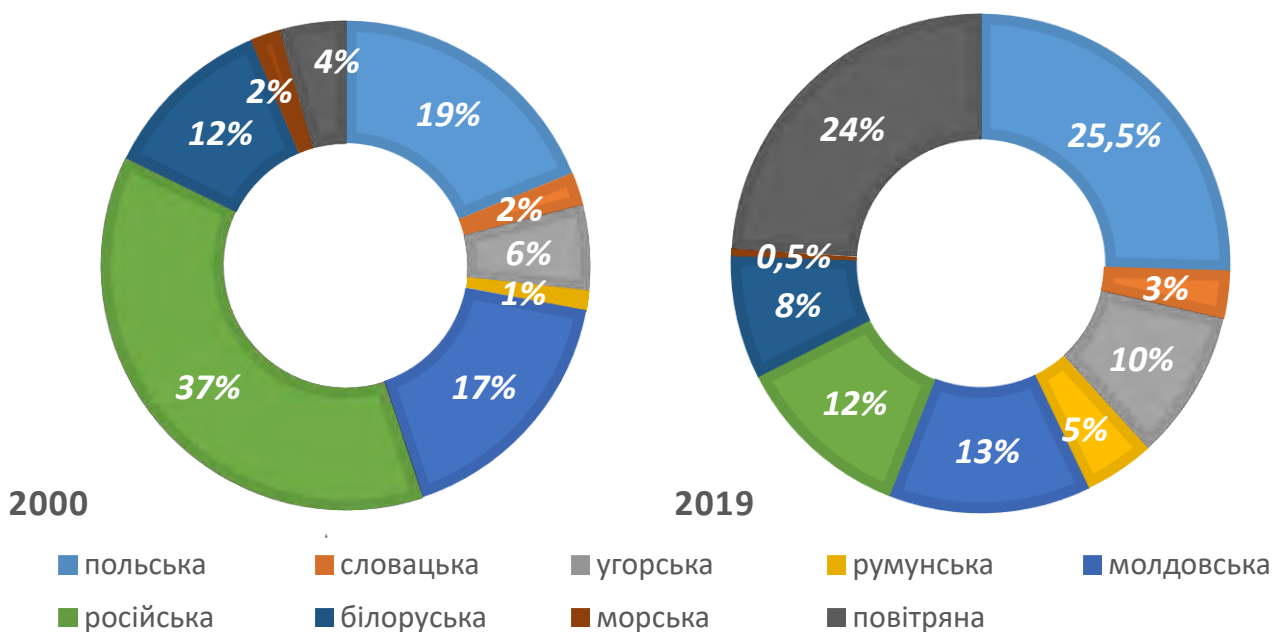


Рис. 3.13. Перетин державного кордону особами у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

У 2019 році більше 25% всіх осіб, які перетнули державний кордон України, здійснили його перетин на польській ділянці кордону. Частка повітряної ділянки кордону у загальній кількості перетинів кордону зросла з 4% до 24%. У 2020 р. частка ділянок кордону з ЄС вже склала 48,35% за рахунок зростання частки польської, угорської та румунської ділянок кордону у загальному обсязі перетинів. Частка повітряної ділянки склала 26%.

Кількість перетинів кордону залізничним транспортом скоротилась протягом 2000-2019 рр. практично вдвічі. Водночас кількість перетинів залізничного пасажирського транспорту зменшилась більш ніж у три рази, а залізничного вантажного – лише на 11%. Падіння кількості перетинів залізничним транспортом державного кордону у 2020 р. порівняно з 2019 р. відбулось насамперед за рахунок різкого падіння кількості перетинів залізничним пасажирським транспортом – практично у 4 рази (див. рис. 3.14).



Рис. 3.14. Пропуск залізничного транспорту через державний кордон України, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Російська збройна агресія проти України призупинила розвиток будь-яких відносин з сусідньою країною. Це вплинуло на різке скорочення зовнішньоекономічних операцій, транзитних перевезень, а відтак і на кількість перетинів кордону. За період часу 2010-2019 рр. кількість перетинів залізничного транспорту російської ділянки кордону зменшилась у чотири рази. Протягом 2000-2019 рр. кількість перетинів залізничного транспорту на польській, словацькій та угорській ділянках зменшилась приблизно на третину (див. рис. 3.15). У 2020 р. найбільше скорочення кількості перетинів спостерігалось на молдовській та польській ділянках кордону - 2,3 і 1,7 рази відповідно. Практично не скоротилась кількість перетинів на румунській ділянці кордону.

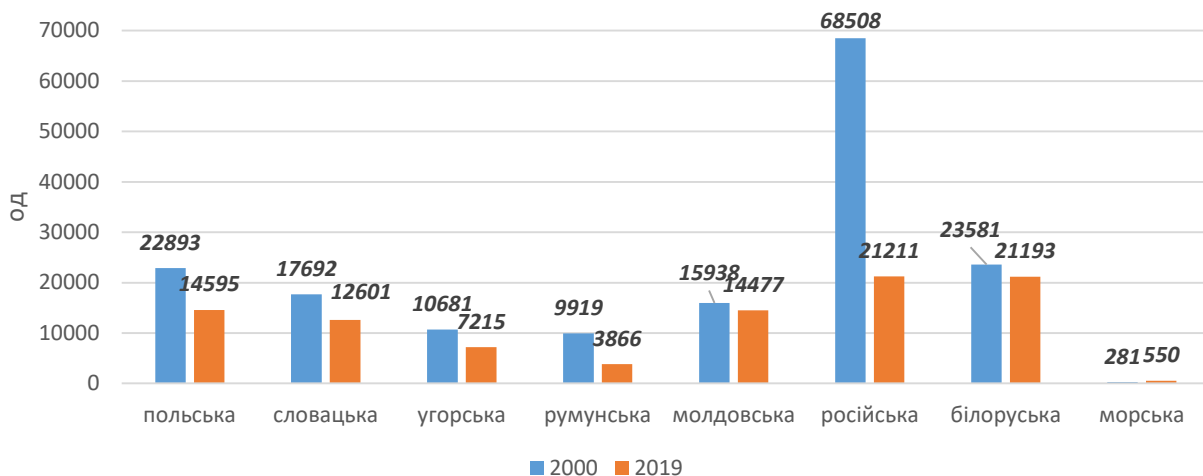


Рис. 3.15. Пропуск залізничного транспорту через державний кордон України у розрізі ділянок кордону, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Протягом 2000-2019 рр. незначно зросли частки польської, словацької та угорської ділянок кордону у загальному обсязі пропуску залізничного транспорту через державний кордон. Практично удвічі зменшилась частка російської ділянки кордону, і у 1,5 рази зросла частка білоруської ділянки кордону (див. рис. 3.16). Частка ділянок кордону, спільних з країнами-членами ЄС, зросла протягом 2000-2019 рр. з 36% до 40%, а у 2020 р. до 43%.

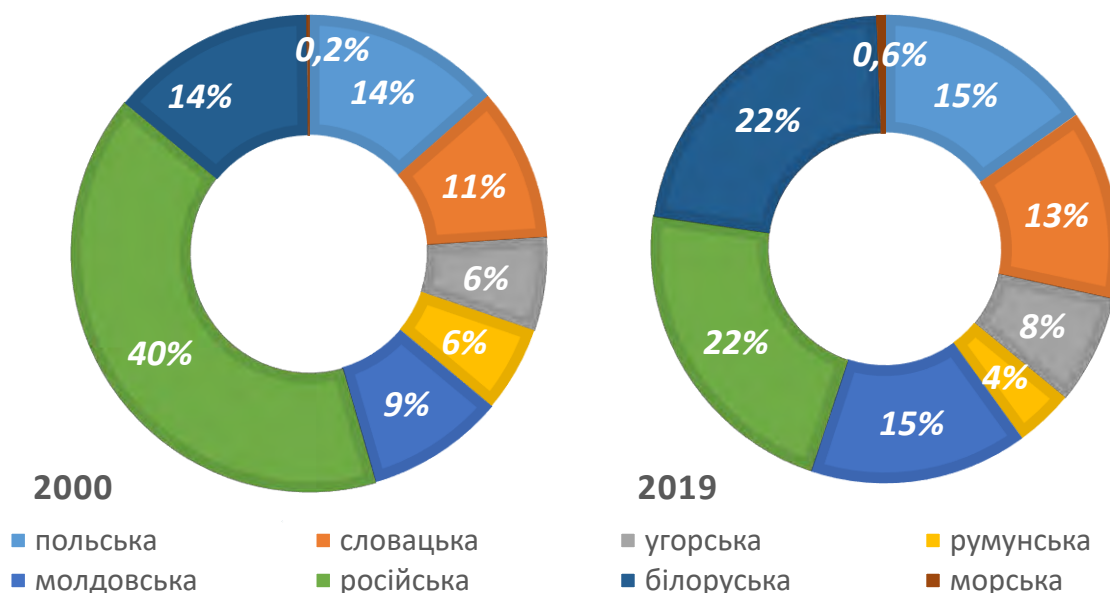


Рис. 3.16. Перетин державного кордону залізничним транспортом у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Аналіз пропуску **залізничного пасажирського транспорту** у розрізі окремих ділянок кордону засвідчив незначне зростання перетинів на словацькій та угорській ділянках. Водночас на польській, румунській та білоруській ділянках кількість перетинів даного виду транспорту зменшилась приблизно на половину.

Російську ділянку кордону у 2019 році перетнуло у десять разів менше потягів, ніж у 2000 році (див. рис. 3.17). У 2020 р. кількість перетинів кордону впала у 3-5 разів залежно від ділянки кордону (найбільше падіння спостерігалось на польській та угорській ділянках кордону).

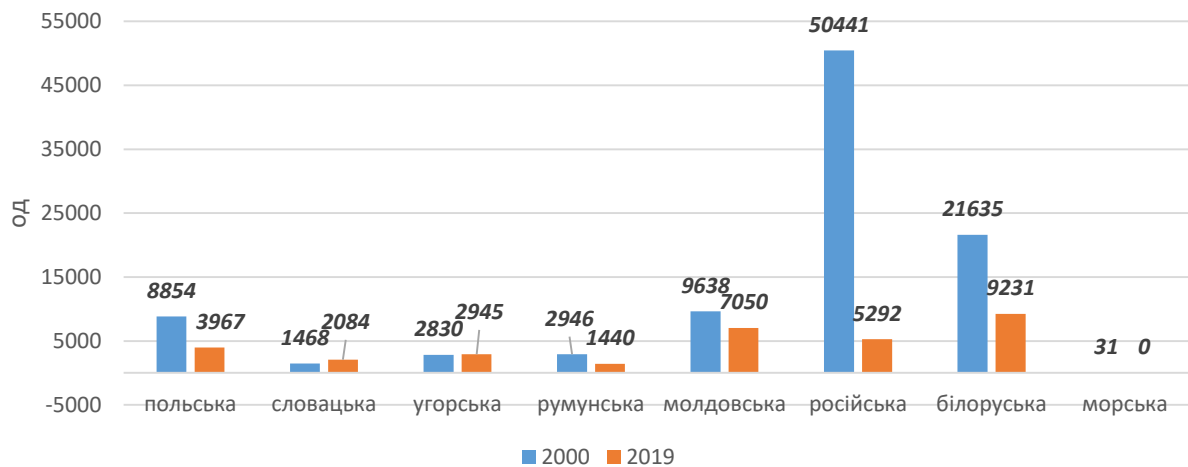


Рис. 3.17. Пропуск залізничного пасажирського транспорту через державний кордон України у розрізі ділянок кордону, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Протягом 2000-2019 рр. частка пропуску залізничного пасажирського транспорту зросла за всіма сухопутними ділянками кордону, окрім російської. Її частка у пропуску транспортних засобів зменшилась з 52% до 17% (див. рис. 3.18). Правила перетину кордону, встановлені країнами ЄС у зв'язку з поширення коронавірусної інфекції, зумовили скорочення кількості перетинів кордону залізничним пасажирським транспортом. Відтак частка відповідних їм ділянок кордону зменшилась у 2020 р. з 32,6% до 27,5%.

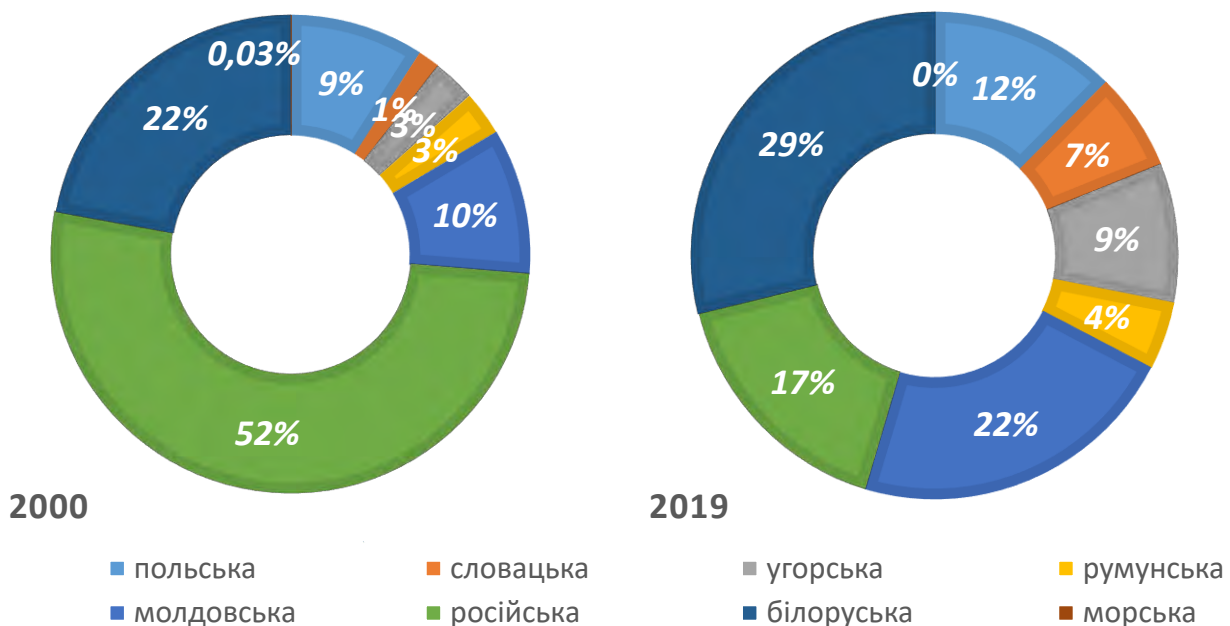


Рис. 3.18. Перетин державного кордону залізничним пасажирським транспортом у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

На фоні загального зменшення кількості перетинів **залізничного вантажного транспорту** державного кордону на білоруській ділянці інтенсивність перетинів зросла у 6 разів, на молдовській ділянці – на 20% (див. рис. 3.19). Утричі зменшилась кількість перетинів румунської ділянки кордону, удвічі – угорської ділянки кордону. У 2020 р. кількість перетинів кордону зменшилась лише на 20%: найбільше на молдовській ділянці – на 40% та польській – на 28%. На румунській ділянці кордону кількість перетинів зросла на 40%.

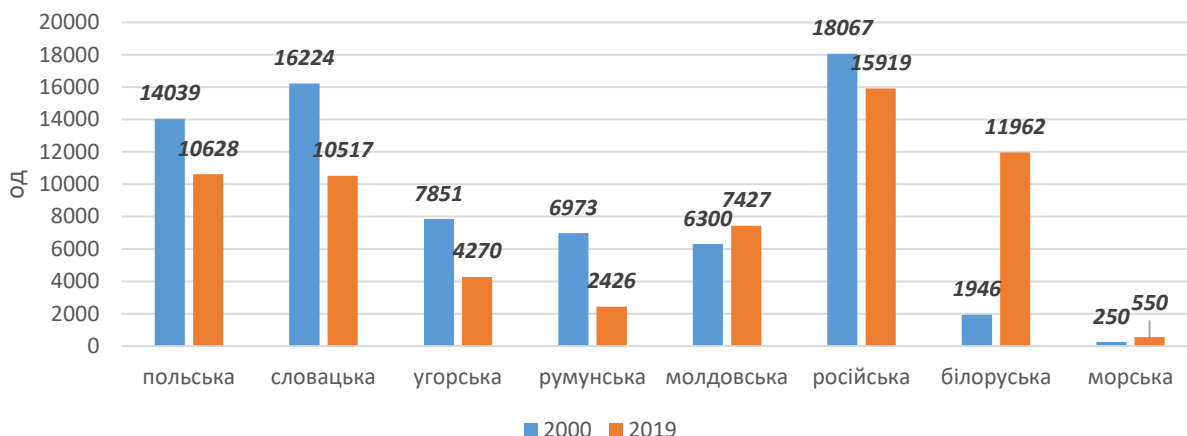


Рис. 3.19. Пропуск залізничного вантажного транспорту через державний кордон України у розрізі ділянок кордону, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Частка пропуску залізничного вантажного транспорту через державний кордон за ділянками кордону спільними з європейськими країни протягом 2000-2019 рр. зменшилась сумарно з 63% до 43%. У 2020 р. їх частка незначно зросла – до 46%. Незмінною залишилася частка перетинів, які здійснювались через російську ділянку кордону. На 16% зросла частка перетинів, які припадали на білоруську ділянку кордону (див. рис. 3.20).

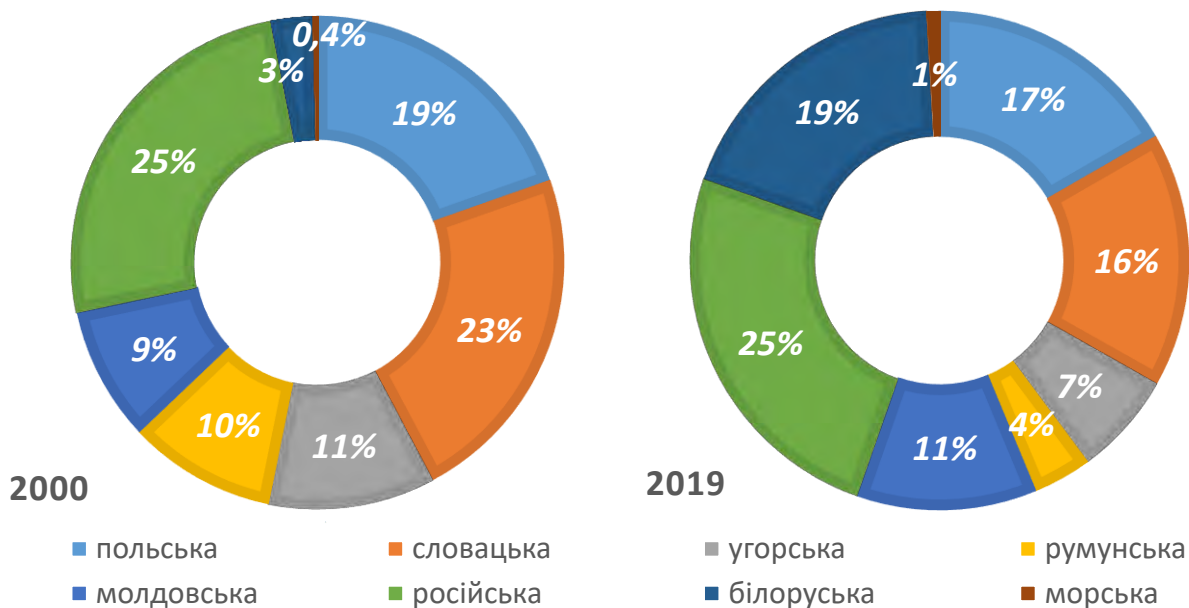


Рис. 3.20. Перетин державного кордону залізничним вантажним транспортом у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Аналіз пропуску автомобільного транспорту через державний кордон протягом 2000-2019 рр. засвідчив його зростання за всіма видами транспортних засобів (легковими автомобілями, вантажними та автобусами). Загалом зростання становило 81%, утричі зросла кількість перетинів кордону вантажними автомобілями. Водночас у 2020 р. кількість перетинів кордону автомобільним транспортом скоротилась у 2,3 рази: практично утричі зменшилась кількість перетинів автомобільним легковим транспортом, лише на 4% зменшилась кількість перетинів вантажним автомобільним транспортом (див. рис. 3.21).



Рис. 3.21. Пропуск автомобільного транспорту через державний кордон України, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Пропуск автомобільного транспорту через кордон зріс за всіма сухопутними ділянками кордону за винятком російської. У 16 разів зросла кількість перетинів на румунській ділянці кордону, утричі – на білоруській та удвічі – на польській та молдовській ділянках кордону (див. рис. 3.22).

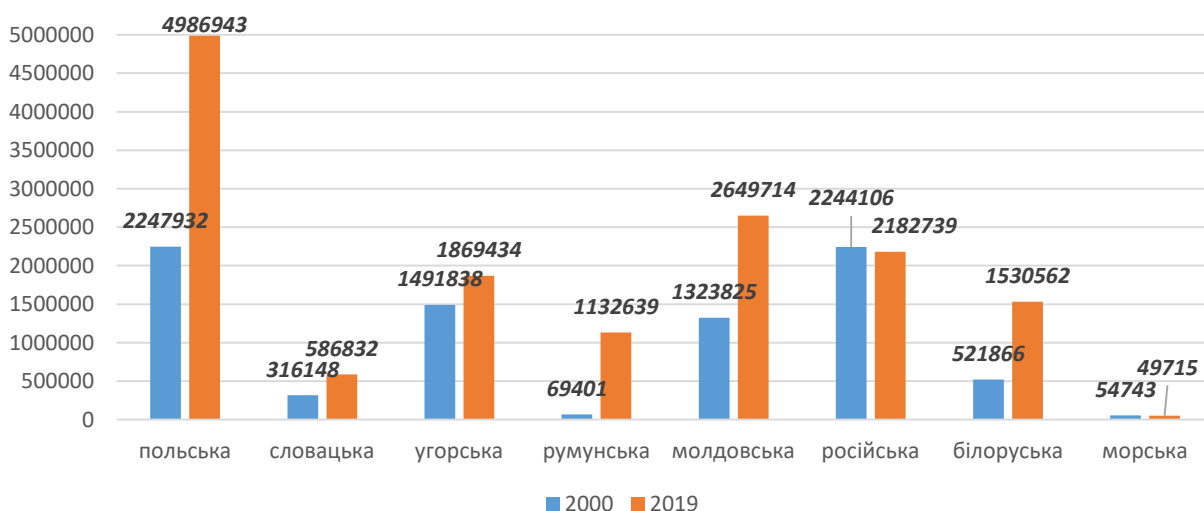


Рис. 3.22. Пропуск автомобільного транспорту через державний кордон України у розрізі ділянок кордону, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Скорочення кількості перетинів у 2020 р. автомобільним транспортом відбулося на всіх ділянках державного кордону за винятком морської. Найбільше зменшилась кількість перетинів на молдовській та російській ділянках кордону (у 3,2 та 2,7 рази), водночас найменше скоротилась – на польській та угорській ділянках кордону (у 2 рази). Частка перетинів кордону з країнами-членами ЄС протягом 2000-2019 рр. зросла з 50% до 57% (у 2020 р. – до 64%). Найбільше зросла частка перетинів на польській ділянці кордону – на 6%, водночас найбільшого падіння зазнала частка перетинів на російській ділянці кордону – на 12% (див. рис. 3.23).

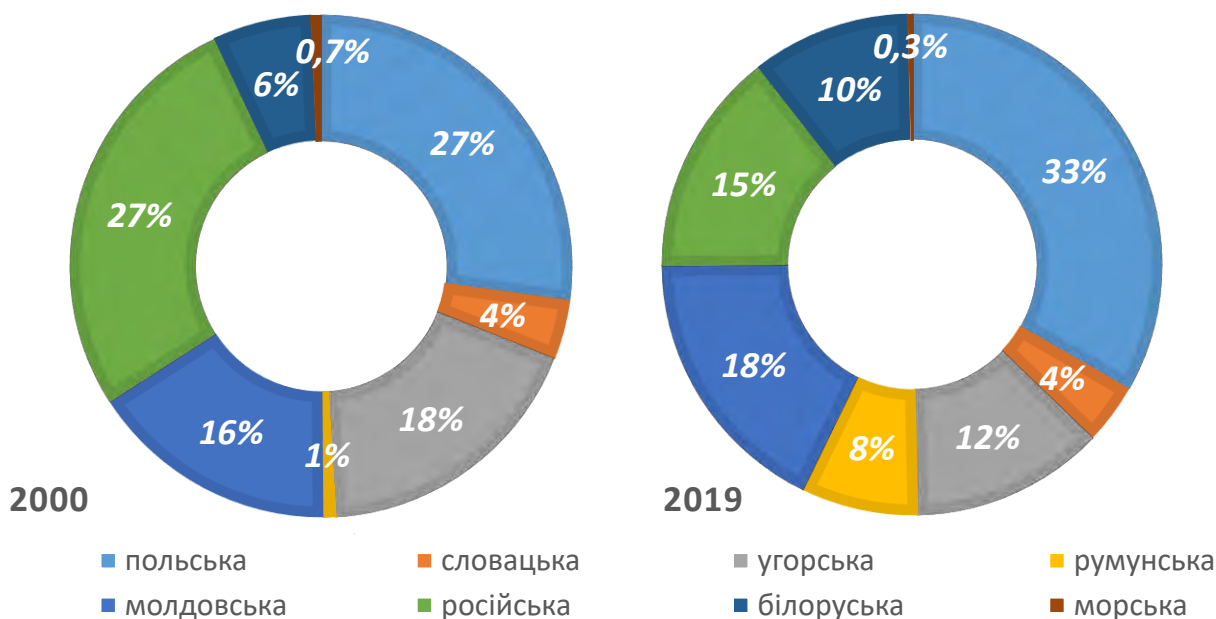


Рис. 3.23. Перетин державного кордону автомобільним транспортом у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Кількість перетинів автомобільним легковим транспортом протягом 2000-2019 рр. зросла на 70%. У 2,8 рази зросла кількість перетинів кордону на білоруській ділянці кордону, удвічі зріс пропуск легкового транспорту на польській та молдовській ділянках кордону (див. рис. 3.24).

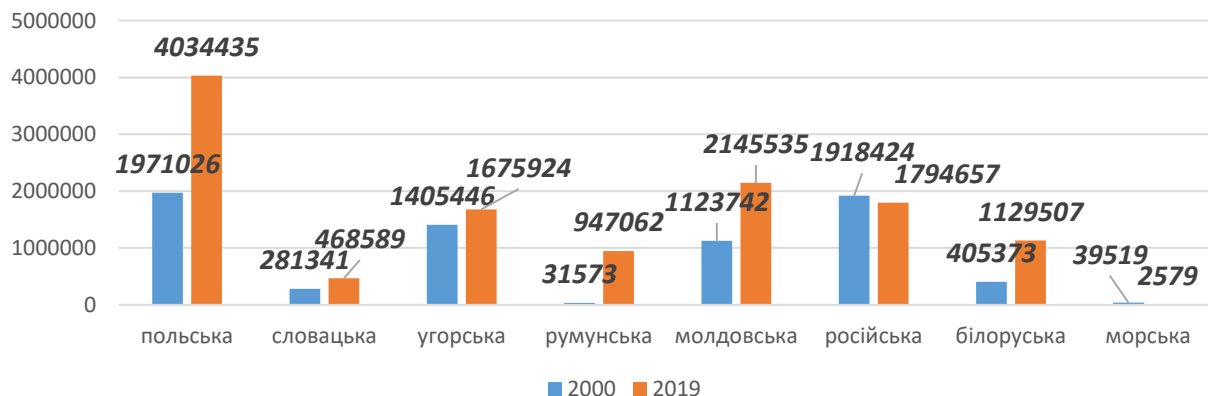


Рис. 3.24. Пропуск автомобільного легкового транспорту через державний кордон України у розрізі ділянок кордону, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

У 2020 р. скорочення кількості перетинів кордону автомобільним легковим транспортом становило: на польській ділянці – у 2,5 рази, словацькій – у 3 рази, угорській – у 2,3 рази, румунській – у 2,7 рази, молдовській – у 4,8 рази, російській – у 3,5 рази, білоруській – у 4,3 рази.

Протягом 2000-2019 рр. частка перетинів через кордон на ділянках кордону спільних з країнами-членами ЄС зросла на 7% (з 51% до 58%), а у 2020 р. до 70%. Частка пропуску через кордон на польській ділянці зросла на 6%, на румунській – на 8%, на білоруській – 3%. На 12% зменшилась частка перетинів на російській ділянці кордону та на 6% - на угорській (див рис. 3.25).

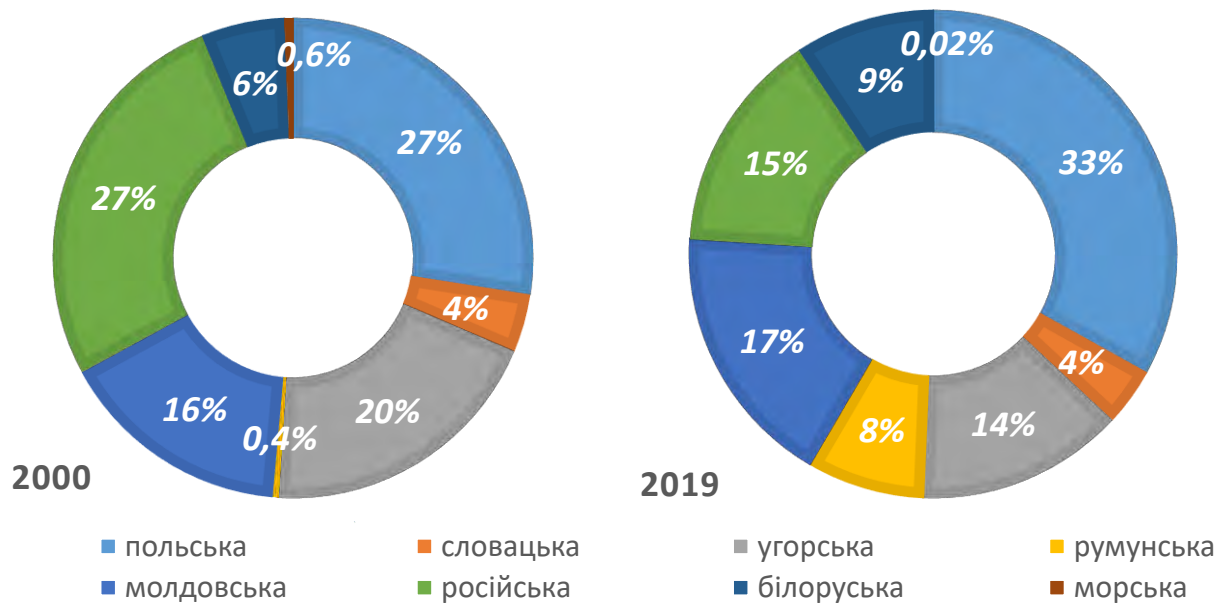


Рис. 3.25. Перетин державного кордону автомобільним легковим транспортом у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Кількість перетинів кордону автомобільним вантажним транспортом зростає найбільш динамічно: протягом 2000-2019 рр. їх кількість зросла у 3,7 рази. На всіх ділянках кордону спостерігається нарощення кількості перетинів. Зокрема, кількість перетинів на румунській ділянці кордону зросла у 6,7 разів, на молдовській – у 5,4 рази, морській – 4,7 рази, польській – 4,3 рази (див. рис. 3.26).

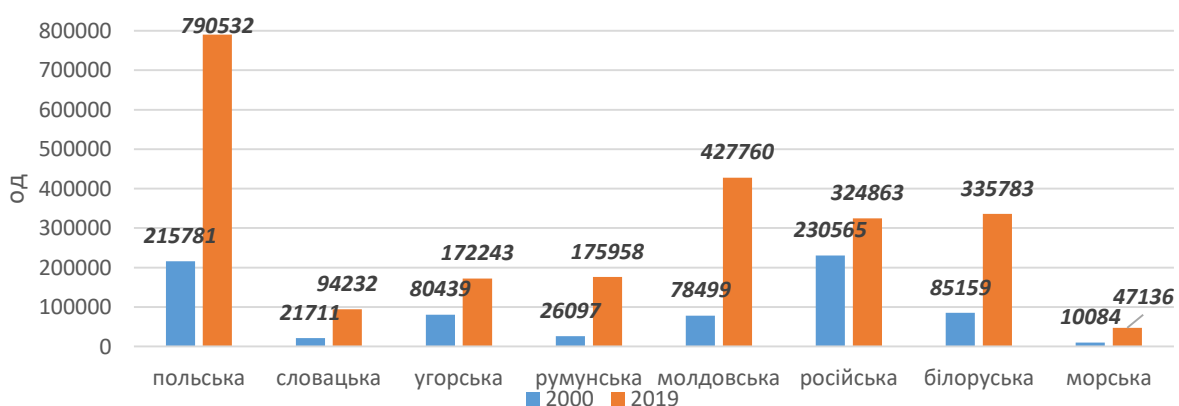


Рис. 3.26. Пропуск автомобільного вантажного транспорту через державний кордон України у розрізі ділянок кордону, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

У 2020 р. лише у категорії автомобільного вантажного транспорту на польській та білоруській ділянках сухопутного кордону спостерігалось зростання кількості перетинів, на 3% та 10% відповідно. На словацькій ділянці кордону кількість перетинів зменшилась на 8%, на угорській – на 4%, на румунській – на 2%, на молдовській – на 17% і на російській – на 20%.

Протягом 2000-2019 рр. структура розподілу перетинів через державний кордон зазнала змін: частка перетинів через кордон за спільними ділянками кордону з країнами-членами ЄС зросла з 46% до 52% (у 2020 р. - до 55%), на 7% зросла частка перетинів на молдовській ділянці кордону, на 17% зменшилась частка російської ділянки (див рис. 3.27).

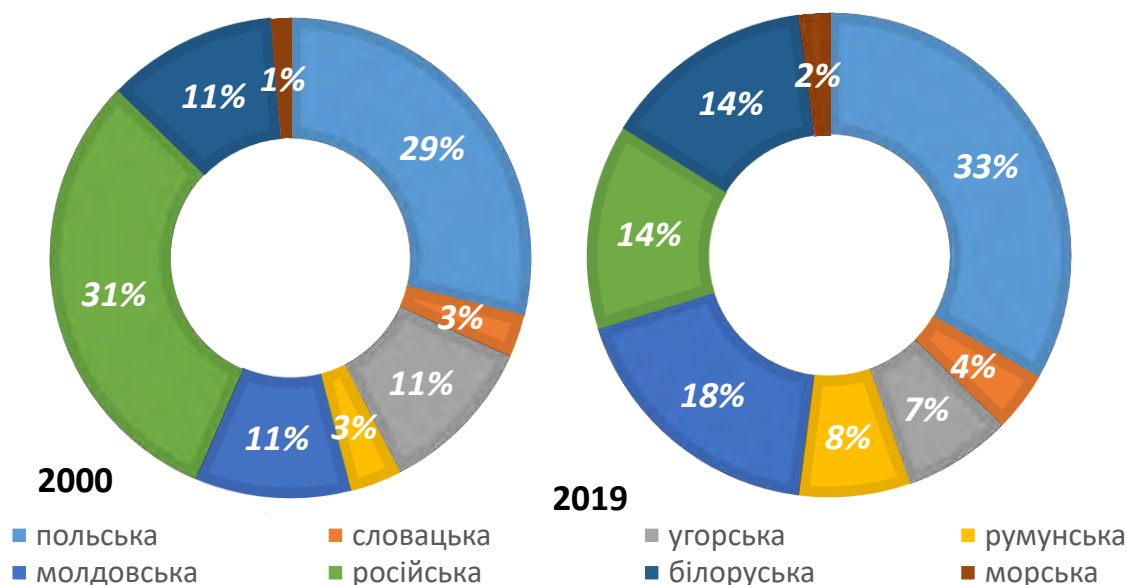


Рис. 3.27. Перетин державного кордону автомобільним вантажним транспортом у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Протягом 2000-2019 рр. зростання кількості перетинів автобусами спостерігалось не за всіма ділянками кордону. Найвищою була динаміка зростання перетинів на угорській ділянці кордону – у 3,6 рази та польській ділянці – 2,6 рази. На молдовській, російській та румунській ділянках кордону спостерігалось зменшення кількості перетинів автобусами державного кордону (див. рис. 3.28).

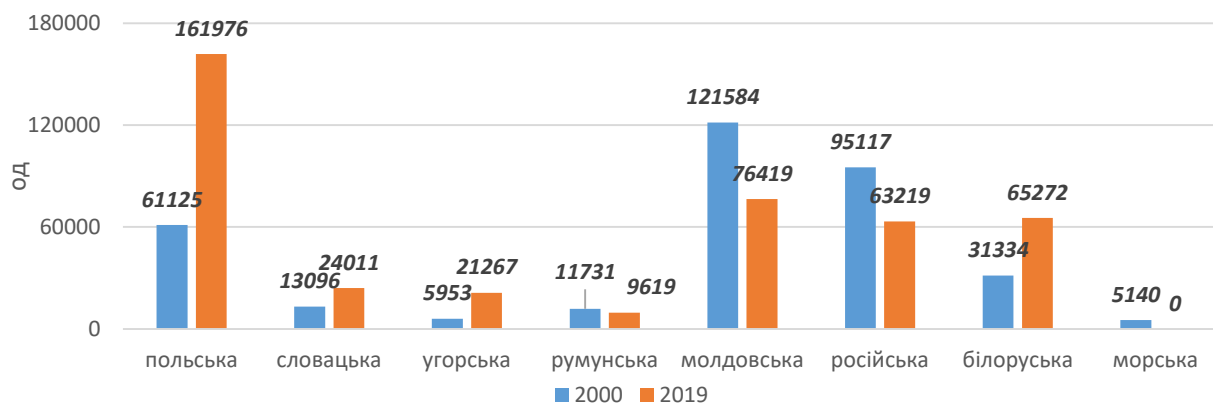


Рис. 3.28. Пропуск автобусів через державний кордон України у розрізі ділянок кордону, од.

Джерело: за даними Державної служби статистики України

У 2020 р. найбільше скоротилась кількість перетинів на словацькій ділянці кордону – у 4,6 рази, білоруській – у 4,5 рази та російській - 4 рази; найменше – на угорській та польській ділянках кордону, у 1,4 та 1,9 рази.

Практично удвічі зросла частка перетинів державного кордону автобусами на ділянках кордону, спільних з країнами-членами ЄС: з 26,6% до 51,4% (у 2020 р. до 67%). На 20% зросла частка перетинів на польській ділянці кордону, на 17% зменшилась частка перетинів на молдовській ділянці кордону, на 13% звузилась частка перетинів на російській ділянці кордону (див. рис. 3.29).

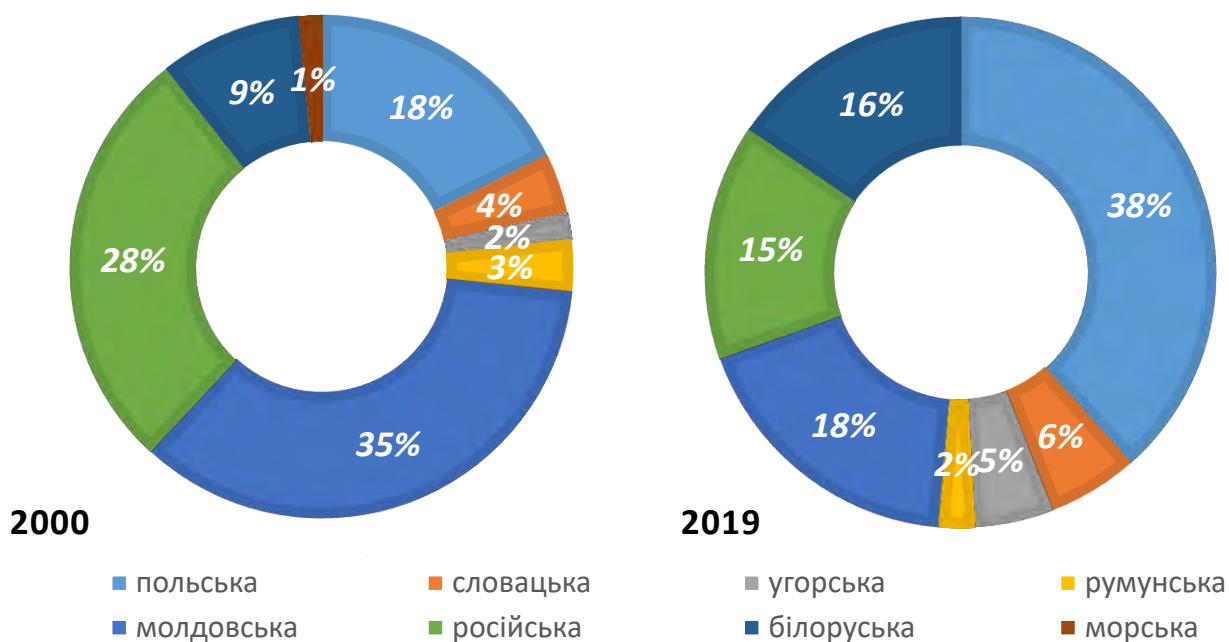


Рис. 3.29. Перетин державного кордону автобусами у розрізі окремих його ділянок, %

Джерело: за даними Державної служби статистики України

З огляду на різну довжину спільного кордону у транскордонних регіонах за участі прикордонних регіонів України, більш показовим буде розрахунок індексу навантаження на кордон⁷. 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. Зважаючи на тимчасову окупацію частини території України Російською Федерацією та відсутності контролю над частиною державного кордону, розрахунки на українсько-російській ділянці кордону не проводились.

Довідково. Загальна довжина спільного кордону з Російською Федерацією становить близько 1944 км. Ділянки кордону в Донецькій (повністю) та в Луганській (частково) областях підконтрольні терористичним «ДНР» та «ЛНР». Території Автономної Республіки Крим та міста з особливим статусом Севастополя з 2014 року знаходяться під окупацією Російської Федерації: вона розглядає їх як власні суб'єкти — Республіку Крим та місто федерального значення Севастополь. Де-юре, російсько-український кордон проходить між Кримом і Краснодарським краєм через Керченську протоку; де-факто, в 2014 році Росія встановила державний кордон з Україною на адміністративній межі Криму і Херсонської області⁸.

⁷ Співвідношення пропуску осіб та транспортних засобів на 1 км державного кордону України

⁸ Державний кордон України. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0

Зважаючи на встановлення особливих правил перетину державного кордону з огляду на пандемію Covid-19 у 2020 р. кількість перетинів кордону впали у рази за всіма категоріями перетинів. Винятком є автомобільний вантажний транспорт. Відтак на більшості рисунків будуть представлені дані 2019 р. як більш об'єктивні з позиції оцінки рівня навантаження на кордон.

Найвищі значення індексу навантаження пропуску осіб на кордон у 2019 році характерні для українсько-угорської та українсько-польської ділянок кордону (див. рис. 3.30). Ці тенденції збереглися і у 2020 р.

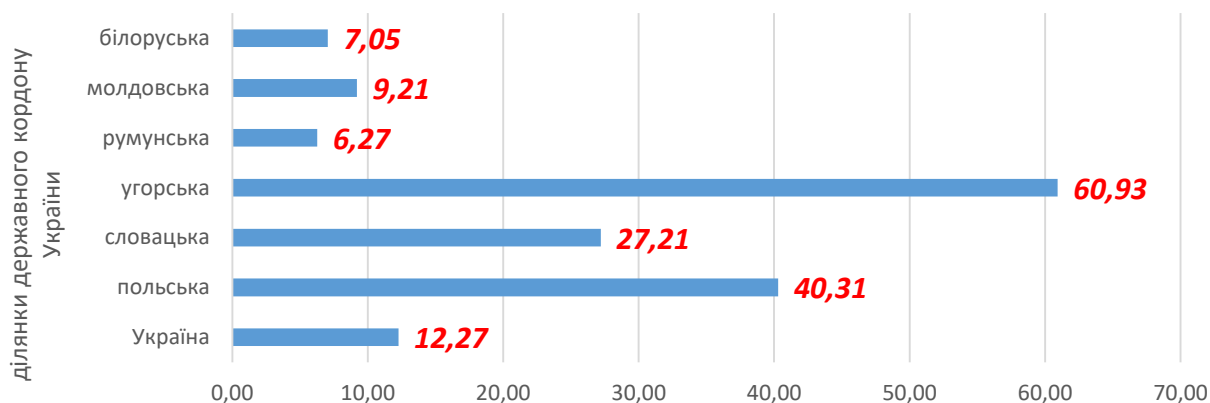


Рис. 3.30. Індекс навантаження пропуску осіб на кордон у 2019 р., тис. ос.

Джерело: власні розрахунки

Розрахунок індексу навантаження залізничного пасажирського транспорту на кордон засвідчив найбільшу інтенсивність перетину кордону на українсько-угорській та українсько-словацькій ділянках кордону (див. рис. 3.31). Порівняно з попереднім роком на 50% збільшилось навантаження на словацькій ділянці кордону.

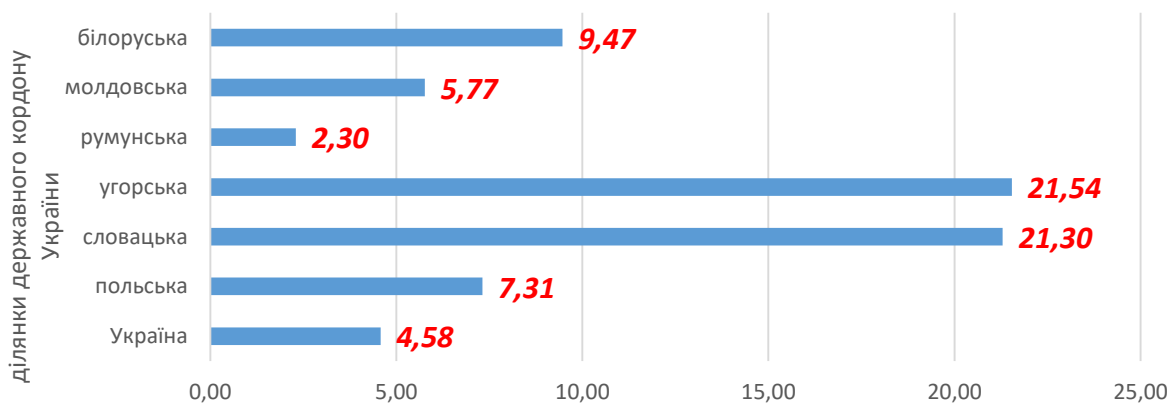


Рис. 3.31. Індекс навантаження залізничного пасажирського транспорту на кордон у 2019 р., од.

Джерело: власні розрахунки

Порівняно з 2018 р. навантаження залізничного вантажного транспорту на кордон зменшилось практично на всіх ділянках кордону. Винятком є угорська ділянка кордону. Українсько-словацька ділянка кордону характеризується найбільшим навантаженням на кордон (див. рис. 3.32).

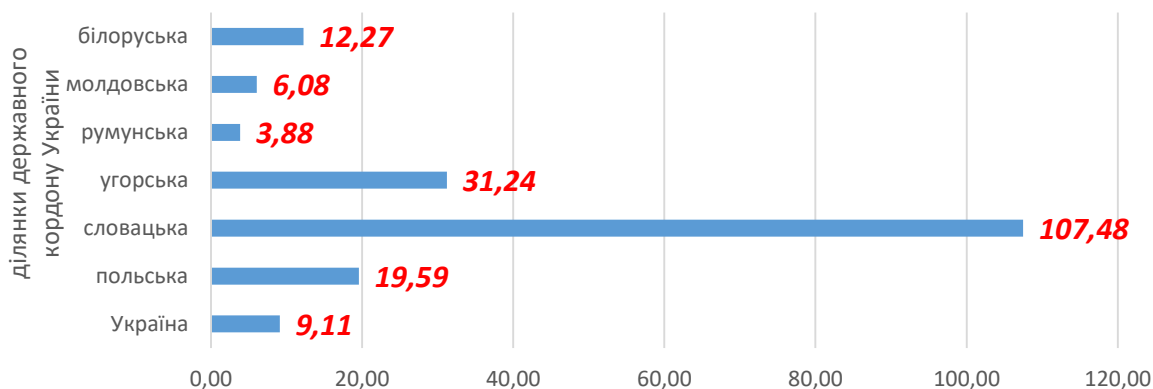


Рис. 3.32. Індекс навантаження залізничного вантажного транспорту на кордон у 2019 р., од.

Джерело: власні розрахунки

Українсько-угорська ділянка кордону характеризується найвищою інтенсивністю перетину кордону легковими автомобілями (див. рис. 3.33).

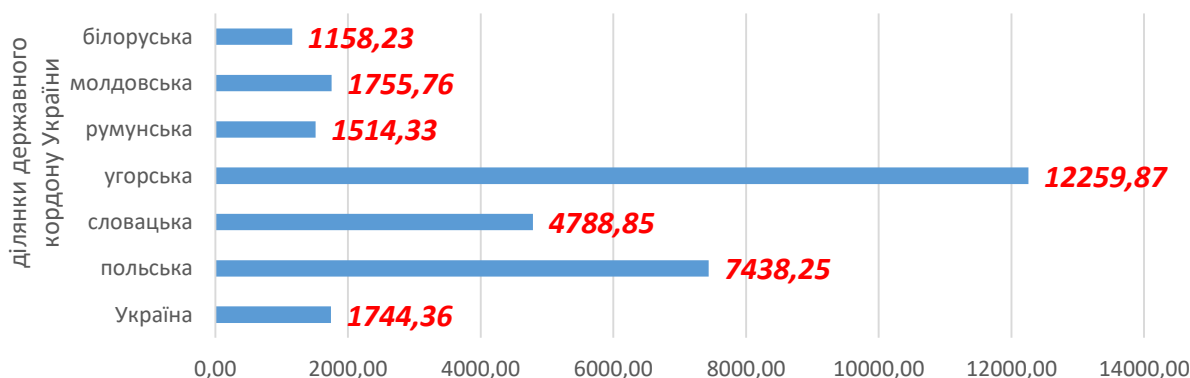


Рис. 3.33. Індекс навантаження легкового транспорту на кордон у 2019 р., од.

Джерело: власні розрахунки

Наявність великих транспортних розв'язок та маршрути міжнародних транспортних коридорів зумовлюють високу інтенсивність перетинів вантажного транспорту саме українсько-польської та українсько-угорської ділянок кордону. У 2020 році порівняно з попереднім роком збільшилось навантаження на польську та білоруську ділянки кордону (див. рис. 3.34).

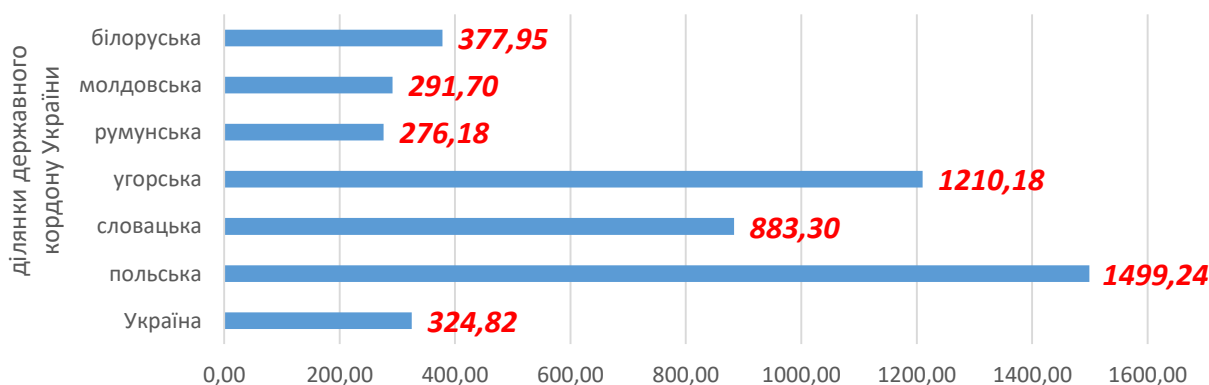


Рис. 3.34. Індекс навантаження вантажного транспорту на кордон у 2020 р., од.

Джерело: власні розрахунки

Найвища інтенсивність перетину кордону автобусами приманна на українсько-польській, українсько-словацькій та українсько-угорській ділянках кордону (див. рис. 3.35).

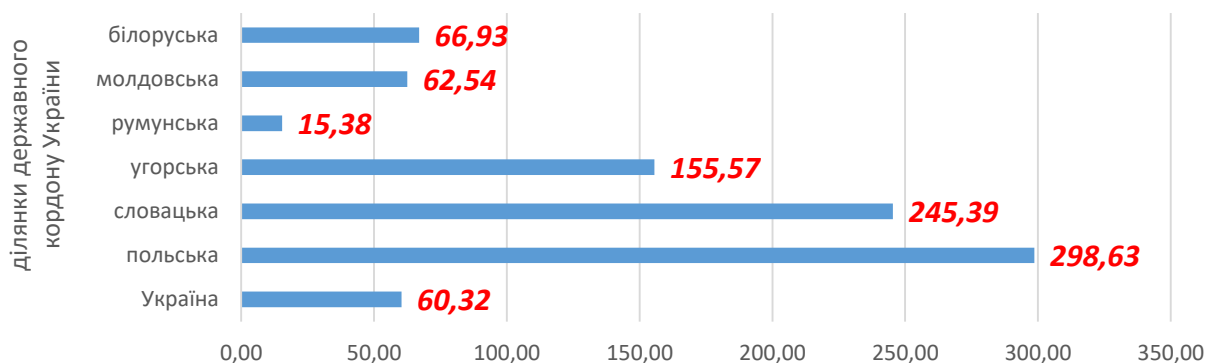


Рис. 3.35. Індекс навантаження автобусів на кордон у 2019 р., од.
Джерело: власні розрахунки

Загалом, основні тенденції здійснення перетинів державного кордону України за його ділянками та видами транспорту наведено на рис. 3.36 – 3.41.



Рис. 3.36. Характеристика перетинів державного кордону особами



Рис. 3.37. Характеристика перетинів державного кордону автомобільним легковим транспортом

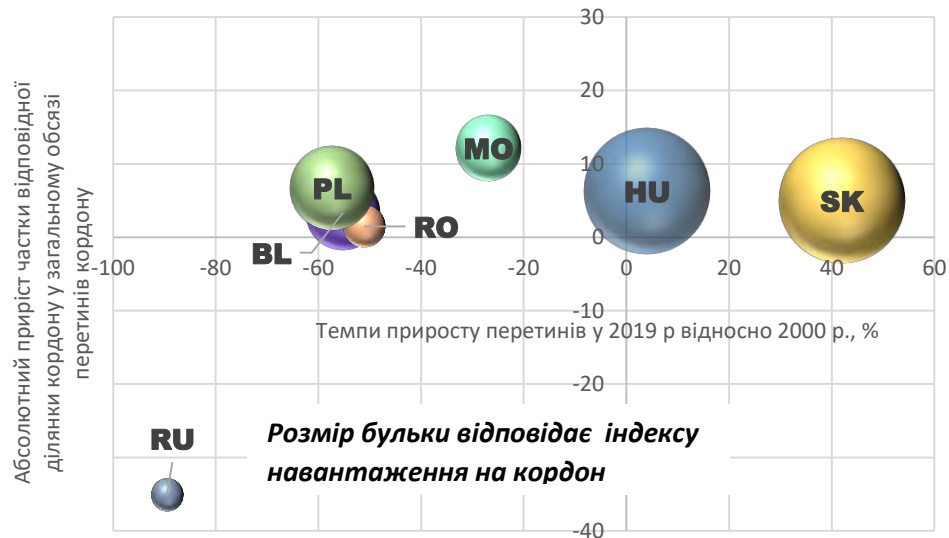


Рис. 3.38. Характеристика перетинів державного кордону залізничним пасажирським транспортом

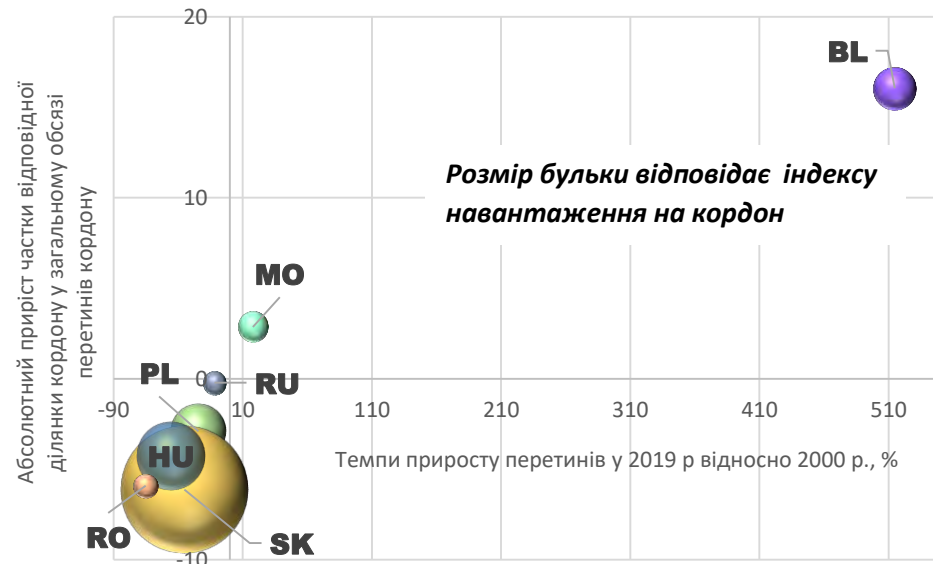


Рис. 3.39. Характеристика перетинів державного кордону залізничним вантажним транспортом



Рис. 3.40. Характеристика перетинів державного кордону автомобільним вантажним транспортом



Рис. 3.41. Характеристика перетинів державного кордону автобусами

Протягом 2000-2019 рр. спостерігається змінна динаміка перетину державного кордону за окремими категоріями перетинів. За цей період часу перетини зросли за всіма категоріями перетинів, за винятком залізничного транспорту, пропуск якого скоротився практично удвічі. Пропуск осіб зріс у 1,7 разів, автомобілів – у 1,8 разів.

Характерною ознакою структури перетинів державного кордону протягом 2000-2019 рр. є нарощення кількості та частки перетинів особами та автомобільним транспортом саме на ділянці кордону, спільній з країнами-членами ЄС, зокрема:

- кількість перетинів особами державного кордону зросла у 2,6 разів з 14403, 5 тис осіб до 36774,4 тис. осіб, а частка цієї ділянки кордону зросла з 27,95% до 42,85%;
- кількість перетинів автомобільним транспортом зросла у 2 рази - з 4125319 до 8575848 автомобілів, а частка цієї ділянки кордону – з 50% до 57%: у категорії легкові автомобілі зростання склало 2 рази: з 3689386 до 7126009 одиниць, а частка ділянки кордону – з 51% до 58%;
- у категорії вантажні автомобілі кількість перетинів зросла у 3,6 разів: з 344028 до 1232965 одиниць, а частка кордону – з 46% до 52%;
- у категорії автобуси: інтенсивність перетинів зросла у 2,35 рази: з 91905 до 216873 одиниць, а частка кордону – з 26,6% до 51,4%.

Кількість перетинів залізничного пасажирського і вантажного транспорту на ділянці кордону з ЄС скоротилась приблизно на третину.

Найбільший приріст кількості перетинів державного кордону особами спостерігався на повітряній ділянці кордону – у 9 разів. Частка цієї ділянки кордону у загальному обсязі перетинів зросла з 4% до 24%. З кожним роком все більша кількість осіб при перетині кордону віддають перевагу більш швидкому та зручному виду транспорту – повітряному.

На фоні загального падіння кількості перетинів державного кордону залізничними пасажирськими вагонами на словацькій та угорській ділянках кордону вона навіть дещо зросла – на 42% та 4% відповідно. Кількість перетинів державного кордону залізничними вантажними вагонами зросла на білоруській, морській та молдовській ділянках кордону, відповідно у 6 разів, 2 рази та на 18%.

Практично удвічі зросла частка молдовської та румунської ділянок кордону за категорією перетинів вантажних автомобілів – з 14% до 25,5%. При цьому кількість перетинів зросла – у 6,7 та 5,5 разів відповідно.

Кількість перетинів автобусами найбільше зросла на угорській, польській та білоруській ділянках кордону – у 3,6, 2,6 та 2 рази.

Загалом, протягом досліджуваного періоду кількість перетинів зросла за категоріями осіб та автомобільного транспорту. У 2019 році більше 50% перетинів кордону особами та автомобільним транспортом здійснювалось на ділянці кордону, спільній з країнами-членами ЄС.

Пандемія Covid-19 вплинула на мобільність осіб та переміщення транспортних засобів як в рамках країни, так і за її межі. Різке падіння кількості перетинів державного кордону у 2020 р. стосувалося всіх категорій перетину. Виняток становив автомобільний вантажний транспорт: кількість перетинів вантажними автомобілями зменшилась лише на 4,5%, при цьому на польській та білоруській ділянках сухопутного кордону спостерігалось зростання кількості перетинів, на 3% та 10% відповідно.

У 2020 р. кількість перетинів за більшістю категорій зменшилась більш істотно на молдавській та російській ділянках, відтак частка перетинів ділянок кордону, спільних з країнами-членами ЄС, ще більше зросла порівняно з 2019 р. Тенденції щодо співвідношення ділянок кордону за рівнем навантаження збереглися такі ж як і у попередньому році.

Розрахунок індексу навантаження на кордон теж засвідчив високі показники навантаження саме на польській, угорській та словацькій ділянках кордону. Зазначені тенденції перетинів державного кордону є важливими при розбудові митного кордону України, розвитку логістичної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, реалізації транзитного потенціалу України та її прикордонних регіонів.

4. МОНІТОРИНГ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА ДІЛЯНКАХ ДЕРЖАВНОГО КОРДОНУ УКРАЇНА-ЄС: ЧАС ОЧІКУВАННЯ

Важливою складовою нарощення міжнародних та транзитних вантажних перевезень є ефективний розвиток прикордонної інфраструктури. Пропускна спроможність мережі пунктів пропуску та якість надання послуг при перетині кордону повинні забезпечувати швидкість, комфорт та надійність здійснюваних вантажних та пасажирських перевезень. Для зручності громадян, які перетинають державний кордон України, при виборі ними оптимального маршруту та розрахунку часу на перетин кордону, у 2016 р. Державною фіскальною службою України було створено сервіс «Кордон» (<https://kordon.customs.gov.ua/uk>). Сервіс дозволяє в онлайн режимі відслідкувати час очікування на всіх пунктах пропуску на кордоні України, а також на адміністративному кордоні з тимчасово окупованою АР Крим. Він відображає оперативну інформацію щодо часу очікування для легкового та вантажного транспорту.

***Довідково.** Методика збору даних, яка розміщується на веб-ресурсі <https://kordon.customs.gov.ua/uk>, наступна:*

- Інформація про час очікування легкового та вантажного транспорту у пунктах пропуску на кордоні України надається на основі опитування водіїв;
- Опитування здійснюється кілька разів на годину;
- Час очікування включає весь час до початку митного оформлення, але не включає всіх наступних етапів¹.

З метою аналізу пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску розроблено систему алгоритмічного збору інформації щодо часу очікування у пунктах пропуску на основі вище вказаного сервісу. Збір даних відбувався кожні три години протягом доби на пунктах пропуску українсько-польської, українсько-словацької, українсько-угорської та українсько-румунської ділянок державного кордону. Інформація охоплювала дані щодо часу очікування при в'їзді та виїзді з України, у розрізі легкових та вантажних автомобілів. Спостереження здійснювалися протягом трьох періодів:

- ✓ 21.07– 26.08.2019 (літо 2019);
- ✓ 20.03 – 28.04.2021 (весна 2021);
- ✓ 21.07 - 26.08.2021 (літо 2021).

Загальна характеристика пунктів пропуску для автомобільного сполучення на кордоні Україна-ЄС

Усього на українсько-польській ділянці державного кордону діє 14 пунктів пропуску, з них 8 для автомобільного сполучення. Всі автомобільні пункти пропуску є міжнародними та цілодобовими. Три з них є виключно пасажирськими – Утринів-Долгобичув (до 3,5 т), Устилуг-Зосін та Грушів-Будомеж (до 3,5 т). Ще п'ять обслуговують і пасажирські, і вантажні перевезення – Ягодин-Дорогуськ, Рава-Руська-Хребенне, Краківець-Корчова, Шегині-Медика та Смільниця-Кросьценко (до 7,5 т).

¹ Запит на отримання публічної інформації. Державна митна служба України. № 08-5/23-01/10/10766 від 1.12.2021 р.

Таблиця 4.1

Характеристика вантажних і пасажирських пунктів пропуску для автомобільного сполучення на кордоні з Польщею

№ ПП	Оптимальна кількість транспортних засобів, узгоджена з контрольними службами Республіки Польща, що пропускаються протягом 12-годинної робочої зміни в одному напрямку		Кількість смуг руху	На в'їзд (зелений / червоний коридор)	На виїзд (зелений / червоний коридор)	Кількість транспортних засобів, які можуть бути одночасно розміщені в пункті пропуску для проведення контрольних заходів у «червоному коридорі» (у пунктах пропуску для автомобільного сполучення)	Відстань від пункту пропуску до сусіднього пункту пропуску на кордоні з ЄС
	Вантажних	Пасажирських					
1. Ягодин	300	700	20	13 (6/7)	13 (4/9)	120	77 км до ПП «Устилуг»
2. Устилуг	-	550	20	5 (4/1)	5 (4/1)	n/a	61 км до ПП «Угринів»
3. Угринів	-	500	8 (з них 2 для руху пішки)	3 (2/1)	3 (2/1)	5	86 км до ПП «Рава-Руська»
4. Рава-Руська	150	850	12	6 (4/2)	6 (4/2)	75	37 км до ПП «Грушів»
5. Грушів	-	500	8	4 (2/2)	4 (2/2)	8	30 км до ПП «Краківець»
6. Краківець	250	850	20	10 (4/6)	10 (4/6)	60	30 км до ПП «Шегині»
7. Шегині	125	800	15	7 (2/5)	8 (2/6)	40	70 км до ПП «Смільниця»
8. Смільниця	-	500	11	5 (3/2)	6 (4/2)	до 10 ТЗ	150 км до ПП «Малий Березний» (на кордоні зі Словаччиною)

Примітка: n/a – інформація відсутня

Джерело: за даними Львівської ОДА, Волинської ОДА^{2 3}

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 – Чірна над Тисою. Із них два пункти пропуску (далі ПП) є автомобільними.

Характер перевезень у ПП «Малий Березний» – пасажирський, з автотранспортом вантажопідйомністю до 3,5 т. ПП «Ужгород» - є найбільш потужним

² Інтерактивна карта функціонування підрозділів митного оформлення у Волинській області. URL: http://old.voladm.gov.ua/v_m/

³ Інтерактивна карта функціонування підрозділів митного оформлення у Львівській області. URL: https://loda.gov.ua/karta_kordon/Mytni_posty/pp/info/shegyni_ua.html

на цій ділянці кордону і за характером перевезень є пасажирським та вантажним. ПП «Малі Селменці» є пішохідним, а також призначений для руху велосипедистів.

Таблиця 4.2

Характеристика вантажних і пасажирських пунктів пропуску для автомобільного та пішохідного сполучення на кордоні зі Словаччиною

№	ПП	Проектна пропускна спроможність за добу				Кількість смуг руху	На в'їзд / виїзд	Відстань від пункту пропуску до сусіднього пункту пропуску на кордоні з ЄС
		Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси			
1.	Малий Березний	2000	1000	-	-	4	2/2	45 км до ПП «Ужгород»
2.	Ужгород	9000	3500	500	30	14	7/7	24 км до ПП «Малі Селменці»
3.	Малі Селменці	1000	-	-	-	2	1/1	19 км до ПП «Чоп (Тиса)» (на кордоні з Угорщиною)

Джерело: за даними Закарпатської митниці

На ділянці державного кордону між Україною і Угорщиною діють 7 міжнародних пунктів пропуску: Чоп (Тиса) - Захонь, Дзвінкове-Лонья, Косино-Барабаш, Лужанка-Берегшурань, Вилок-Тісабеч, Чоп (Дружба) - Захонь та Соловка-Еперешке. П'ять з семи пунктів пропуску призначені для пропуску автомобільних транспортних засобів та пішохідних потоків.

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 та міжнародним.

ПП «Дзвінкове» - автомобільний пункт пропуску з визначеним режимом роботи з 8 год. 00 хв. до 16 год. 00, ПП «Косино» - з визначеним режимом роботи з 8 год. 00 хв. до 20 год. 00 хв. Обидва пункти пропуску за характером перевезень є пасажирськими.

ПП «Лужанка» є другим за потужністю міжнародним автомобільним пунктом пропуску на українсько-угорській ділянці кордону. За характером транспортних перевезень він є пасажирським (для легкового транспорту та автобусів) і вантажним (для вантажного автотранспорту до 7.5 т).

На ділянці державного кордону між Україною і Румунією функціонує 3 пункти пропуску для автомобільного сполучення: Дякове – Халмеу, Солотвино – Сігету-Мармаціей, та Порубне - Сірет. Також є чотири пункти пропуску для залізничного сполучення. Три пункти пропуску (Хижа – Тарна Маре, Тересва – Кимпулунг ла Тиса та Ділове – Валя Вишеулуй) на сьогодні тимчасово не функціонують. На території Одеської області функціонує три річкових пункти пропуску.

Таблиця 4.3

Характеристика вантажних і пасажирських пунктів пропуску для автомобільного та пішохідного сполучення на кордоні з Угорщиною

№	ПП	Проектна пропускна спроможність за добу				Кількість смуг руху	На в'їзд / виїзд	Відстань від пункту пропуску до сусіднього пункту пропуску на кордоні з ЄС
		Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси			
1.	Чоп (Тиса)	7500	5000	500	60	20	10/10	54 км до ПП «Дзвінкове»
2.	Дзвінкове	2000	800	-	-	4	2/2	16 км до ПП «Косино»
3.	Косино	2000	1600	-	-	4	2/2	30 км до ПП «Лужанка»
4.	Лужанка	2900	1800	240	10	6	3/3	31 км до ПП «Вилок»
5.	Вилок	2000	400	-	-	3	1/2	19 км до ПП «Дякове» (на кордоні з Румунією)

Джерело: за даними Закарпатської митниці

ПП «Дякове» - міжнародний, цілодобовий та обслуговує переміщення громадян, легкових автомобілів, автобусів і вантажних транспортних засобів. ПП «Порубне» є міжнародним автомобільним пунктом пропуску з постійним режимом функціонування, цілодобовим часом роботи, через який здійснюються вантажно-пасажирські транспортні перевезення, а також організований пропуск осіб в пішому порядку. ПП «Солотвино» - є автомобільним (до 3,5 т) та пішохідним.

Таблиця 4.4

Характеристика вантажних і пасажирських пунктів пропуску для автомобільного та пішохідного сполучення на кордоні з Румунією

№	ПП	Проектна пропускна спроможність за добу				Кількість смуг руху	На в'їзд / виїзд	Відстань від пункту пропуску до сусіднього пункту пропуску на кордоні з ЄС
		Громадяни	Легкові автомобілі	Вантажні ТЗ	Автобуси			
1.	Дякове	1000	1000	100	60	12	6/6	119 км до ПП «Солотвино»
2.	Солотвино	3500	1500	-	-	4	2/2	270 км до ПП «Порубне»
3.	Порубне ⁴	2000	500			n/a	n/a	65 км до ПП «Мамалига» (на кордоні з Молдовою)

Примітка: n/a – інформація відсутня

Джерело: за даними Закарпатської митниці

⁴ Станом на 2017 р. За даними Прес-служби Чернівецької обласної ради. URL: <http://gromady.cv.ua/pt/roztoky/news/57651/>.

Транспортні коридори і пункти пропуску

Ефективне функціонування вантажних міжнародних пунктів пропуску є важливою складовою реалізації торговельного та транзитного потенціалу України. Частина з них знаходяться на Критських транспортних коридорах, на допоміжній чи основній гілках Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Також через них пролягають основні європейські автошляхи.

ПП «Краківець» розташований на європейському шляху E40. Через нього пролягає пан'європейський коридор - №3. Також цей пункт пропуску відноситься до основної мережі TEN-T на кордоні ЄС та України, дотикається до польської автостради A4 у Корчові і зазначений у проєкті Go Highway, що має на меті поєднати порти Чорного та Балтійського моря. Розташований на перспективній допоміжній гілці коридору Via Carpatia.

ПП «Шегині» відноситься до основної мережі TEN-T, він є складовою транспортного коридору TRACECA. ПП «Ягодин» є теж на відгалуженні коридору TRACECA і зазначений на шляху відгалуження коридору Via Carpatia. ПП «Рава - Руска» розташований на перспективній допоміжній гілці коридору Via Carpatia.

ПП «Ужгород» є частиною пан'європейського коридору - №5, ключовою гілкою TEN-T (Rhine-Danube), TRACECA, E50, E58.

Через ПП «Чоп (Тиса)» проходить пан'європейський коридор №5, TRACECA, E573.

ПП «Лужанка» хоча і відноситься до ключової гілки TEN-T, проте функціонує з обмеженням до 7,5 т.

На кордоні з Румунією ПП «Дякове» є частиною TRACECA, E81, а ПП «Порубне» примикає до основної гілки TEN-T, E85.

Європейський автошлях E85 перетинає два пункти пропуску: на півночі «Доманове» (Білорусь), а на півдні «Порубне» (Румунія). В Україні по всьому маршруту збігається із М-19. Ще одним коридором «північ-південь» на теренах України є європейський автошлях E95, що з'єднує порт м. Одеси із ПП «Нові Яриловичі» (Білорусь) і прямує далі на північ до м. Санкт-Петербург.

E58 - європейський маршрут, що зв'язує Австрію з Росією і проходить через Словаччину, Румунію, Молдову і Україну. В Україні проходить повз три пункти пропуску (Ужгород, Дякове, Кучурган).

E583 та E584 - європейські шляхи, які проходять транспортними шляхами Молдови та України.

Переважно вантажні пункти пропуску функціонують на шляху проходження транспортних коридорів і європейських шляхів. Такі пункти пропуску як «Краківець», «Ужгород», «Чоп(Тиса)», «Дякове» є ключовими пунктами у здійсненні транспортних потоків як «північ-південь» так і «схід-захід».

Вагоме значення у транспортних коридорах, що пролягають територією України, відіграють порти на Чорному морі (м. Одеса, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв). Через них проходять транспортні коридори TRACECA, Via Carpatia, Go Highway, ключова гілка TEN-T, E95, E97, E58 ініціатива «Один пояс, один шлях» (м. Одеса).

Основні європейські транспортні шляхи на території України, які проходять через автомобільні пункти пропуску

№	Пункт пропуску (Україна)	Суміжна країна	Індекс дороги в Україні, яка дотична до пункту пропуску	Європейський маршрут
1.	Ягодин	Польща	М-07	Е373 (Польща, Люблін, - Україна, Рівне, через Ковель)
2.	Рава-Руська	Польща	М-09	Е372 (Польща, Варшава, - Україна, Львів)
3.	Краківець	Польща	М-10	Е40 ⁵ (Франція, Кале – Казахстан, Ріддер)
4.	Шегині	Польща	М-11	На території Польщі продовжується як дорога національного значення №28
5.	Ужгород	Словаччина	М-08	Е50 (Франція: Брест – Росія, Махачкала) ⁶ , Е58 (Австрія, Відень – Росія, Ростов-на Донну) ⁷
6.	Чоп (Тиса)	Угорщина	М-06	Е573
7.	Дякове	Румунія	М-26, (М-23, М-24)	Е81, Е58
8.	Порубне	Румунія	М-19	Е85
9.	Могилів-Подільський	Молдова	М-21	Е583
10.	Платонове	Молдова	М-13	Е584
11.	Кучурган	Молдова	М-16	Е581 (Румунія: Мерешешті – Україна, Одеса), на території України збігається з Е58
12.	Паланка, Рені	Молдова	М-15	Е87
13.	Доманове	Білорусь	М-19	Е85
14.	Нові Яриловичі	Білорусь	М-05, М-01	Е95 (починається з Одеси)
15.	Бачівськ	Росія	М-02	Е391 (Росія, Тросна, - Україна, Глухів)
16.	Катеринівка	Росія	Р-65	Е38 (Україна, Глухів – Казахстан, Шимкент)
17.	Гоптівка	Росія	М-20	Е105 (Норвегія, Кіркенес – Україна, Ялта)
18.	Пункт контролю Крим (діяв до 2014 р.)	Росія	М-17	Е97 (Україна, Херсон – Туреччина, Ашкале) через АРК

Примітка. Одеса (порт) – М-05/Е95

Джерело: Складено авторами за International E-road network list : [Electronic resource]. Available from : http://www.elbruz.org/eroads/AGR_2.htm

⁵ Закінчується на території України у Луганській області, смт Ізварине (окуповане з 2014 р.), і є частиною М -04 Знам'янка – Луганськ – Ізварине

⁶ Закінчується на території України у Луганській області, у ПП «Довжанський», на кордоні з РФ, тимчасово окупованій території. Не функціонує. Збігається із М-03 - Київ - Харків - Довжанський (на м. Ростов-на-Дону).

⁷ Закінчується на території України у Донецькій області. М- 14 - Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м. Таганрог). ПП «Новоазовськ - Весело-Вознесенка»

Українсько-польська ділянка державного кордону

Вантажні транспортні засоби

Влітку 2019 р. у ПП «Рава-Руська» середній час очікування на виїзді для вантажного автотранспорту становив 1 год 45 хв, а максимальний - 8 год. Влітку 2021 р. середній час очікування для цього виду транспорту зріс до 5 год 44 хв. Відтак протягом 2019-2021 рр. середній час очікування у цьому пункті пропуску зростає. Частка вантажних автомашин, які влітку 2019 р. очікували до 1 год становив 55%, а у 2021 р. – 18%. Аналогічно збільшився і середній час очікування у цьому пункті пропуску і на в'їзді в Україну з 4 год 57 хв до 8 год 13 хв.

Влітку 2019 р. у ПП «Краківець» у середньому вантажний автотранспорт на виїзді з України витрачав 6 год 32 хв. Влітку 2021 р. середній час очікування зріс до 10 год. Влітку 2021 р. мінімальний час на виїзді був зафіксований 26 серпня і становив 3 год 30 хв. Значні черги на кордоні зафіксовані навесні 2021 р. коли у 69% випадків вантажний автотранспорт очікував на виїзді понад 16 год. У період 21.07 - 26.08.2021 частка тих, які очікували понад 16 годин, скоротилася до 19%. Водночас вона все одно перевищувала показник 2019 р., коли таких було лише 6%.

На в'їзді в Україну (літо 2021 р.) збільшився час очікування у ПП «Краківець» порівняно з аналогічним періодом 2019 р. з 6 год 45 хв до 7 год 48 хв. Також зріс і мінімальний час очікування літом 2021 р. і становив 6 год 19 хв, а в середньому коливався від 7 до 9 год, залежно від дня тижня та години доби (див. рис. 4.1).

У ПП «Шегині» у 56% випадків влітку 2019 р. час очікування вантажних автомобілів на виїзді з України не перевищував 1 год, а влітку 2021 р. частка таких вже становила лише 37%. Середній час очікування вантажівок на виїзді зріс удвічі - з 2 год до 4 год.

Для ПП «Ягодин» інформація була відсутня щодо часу очікування на виїзді з України протягом весняного та літнього періоду збору інформації у 2021 р. Натомість у 2019 р., час очікування у цьому пункті пропуску для вантажних автомобілів на виїзді коливався від 4 хв до 23 год 58 хв залежно від дня тижня та години доби, але у 47% випадків черги становили понад 4 години.

Слід зауважити, що у період моніторингу часу очікування протягом березня-квітня 2021 р. у ПП «Рава-Руська», «Краківець», «Шегині» спостерігалось значне зростання часу очікування, яке у переважній більшості випадків становило понад 10 год. У березні-квітні 2021 р. у двох третинах випадків на в'їзді в Україну вантажний автотранспорт очікував 10-15 год у ПП «Рава-Руська» та «Краківець». У ПП «Ягодин» у 35% випадків черги сягали понад 16 год. У ПП «Шегині» у 32% спостережень зафіксовано черги від 10 до 15 год, у 15% - понад 16 год.

Літом 2019 р. середній час очікування коливався в межах 6 год для вантажних автомобілів на в'їзді у ПП «Ягодин», «Краківець» та «Шегині». Найшвидшим час проходження кордону був у ПП «Рава-Руська», де майже половина вантажних автомобілів очікували на в'їзд до 4 годин.

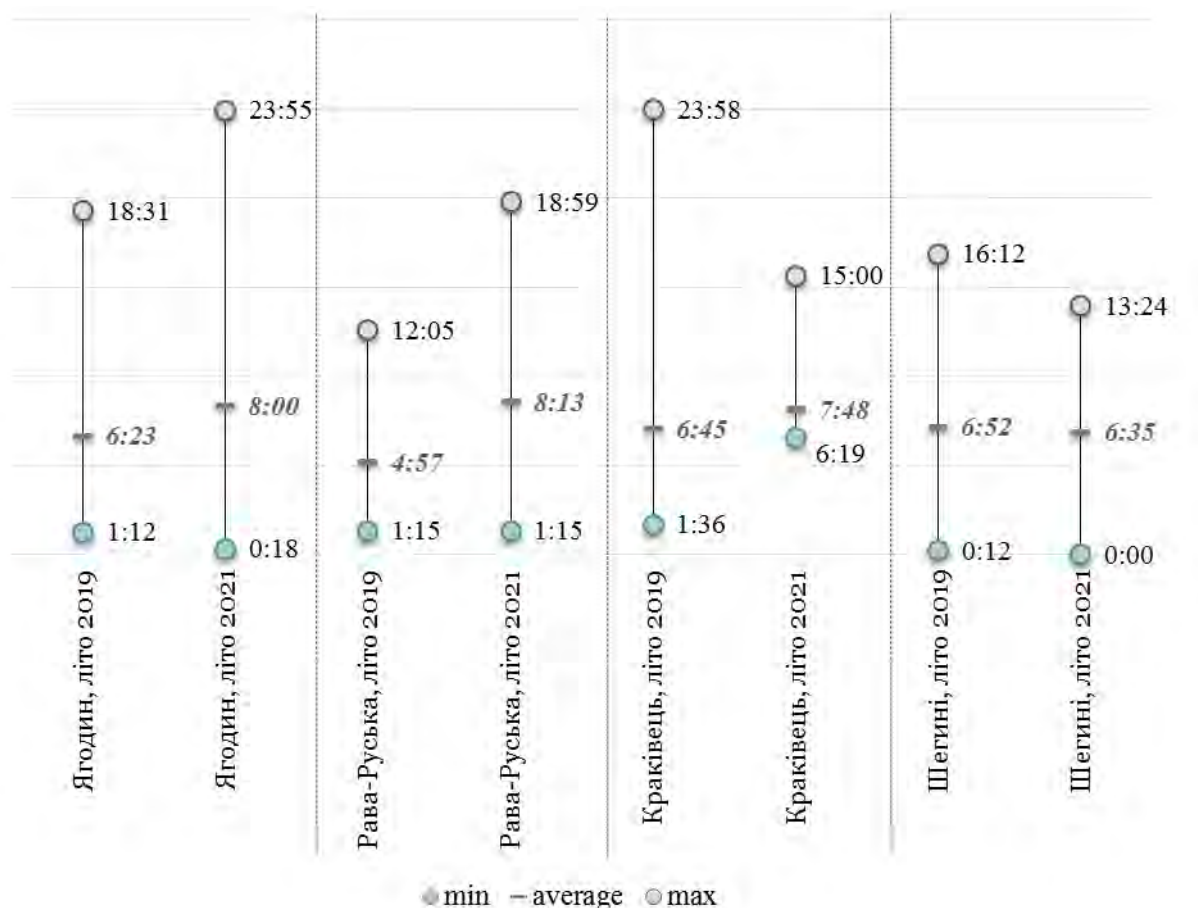


Рис. 4.1. Зміна середнього, мінімального та максимального часу очікування у напрямі в'їзду в Україну для вантажних автомобілів у пунктах пропуску на кордоні з Польщею

Джерело: розраховано авторами

Середній час очікування на решті ПП складав 6-7 годин та переважно не менше півтори години, хоча при малому навантаженні у ПП «Шегині» час очікування становив 15 хвилин у періоді часу з 8:00 до 14:00, близько 40 хвилин - з 17:00 до 23:00 та до півгодини - вночі. Але з четверга по суботу, особливо вдень, автомобілі простоювали у чергах по 13-16 годин. ПП «Ягодин» улітку 2019 р. найбільш завантаженим був вночі з 23:00 до 8:00, коли черги досягали 17-18 годин, але при великому напливі автомобілів час очікування вдень з 11:00 до 17:00 досягав 12-14 годин. Максимальний час очікування припав на суботу 3 серпня 2019 р. з 2:00 по 8:00 – 18 годин та неділю 11 серпня в цей же час – майже 15 годин. Найменш завантажені дні тижня – з понеділка по середу, найбільш – у п'ятницю (не менше 4,5 годин) та суботу-неділю (8-9 годин в середньому). Як і у ПП «Ягодин», у ПП «Краківець» найменший час очікування був переважно з понеділка по середу, але становив він близько 4 годин, а найбільший – в п'ятницю та суботу – 10 годин в середньому. У ці дні черги часом досягали і 20 годин (див. рис. 4.2).

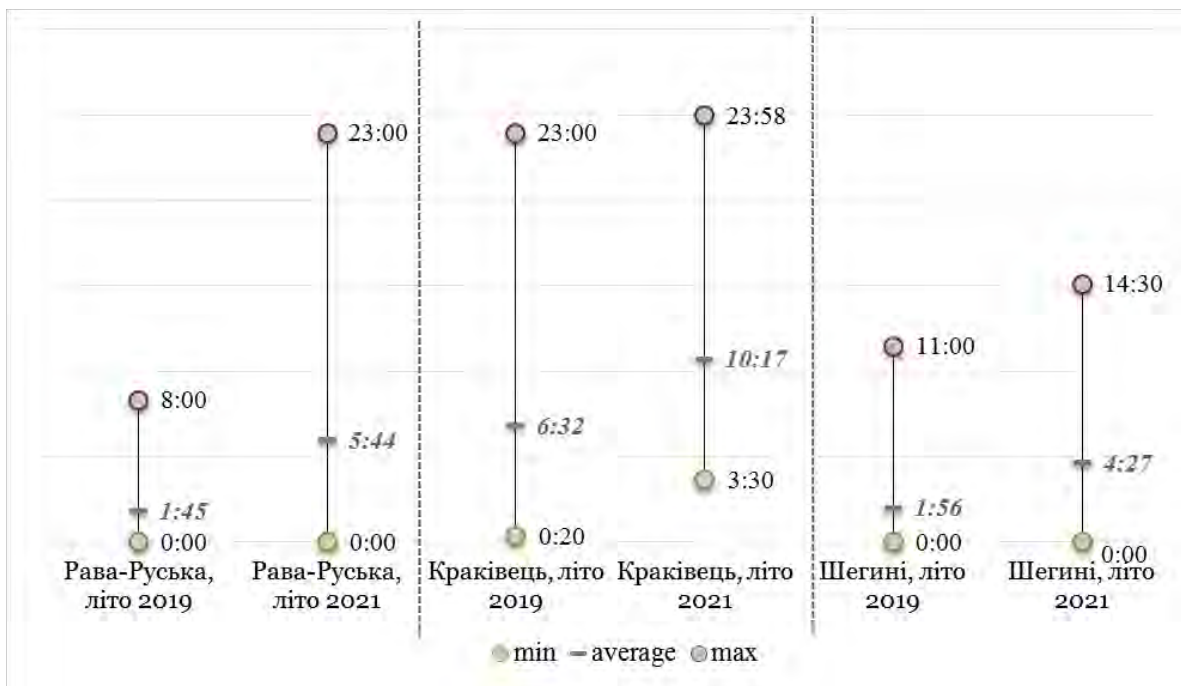


Рис. 4.2. Зміна середнього, мінімального та максимального часу очікування у напрямі виїзду з України для вантажних автомобілів у пунктах пропуску на кордоні з Польщею

Джерело: розраховано авторами

Легкові автомобілі

Щодо в'їзду в Україну легкових автомобілів, то найбільш завантаженими пунктами пропуску у досліджуваному періоді 2019 р. були ПП «Краківець» та ПП «Шегині», де більше 20% автомобілів очікували здійснення пропускових операцій понад 2 години, а найменш завантаженими – ПП «Устилуг» та ПП «Угринів», де в середньому автомобілі затрачали не більше 30 хв.

Наступними за середнім часом очікування легкових автомобілів на в'їзд є ПП «Ягодин» та ПП «Рава-Руська». У ПП «Ягодин» цей час коливався між 50 хв. з 14:00 до 20:00 та 1:45 з 5 до 8 ранку. Максимальний час очікування у ПП «Ягодин» у період 2019 р. – 8 годин, а у ПП «Рава-Руська» - 4 год 49 хв.

У ПП «Смільниця» легкові автомобілі в середньому очікували на в'їзд 20-30 хвилин вдень з 08:00 до 17:00 та 40-50 хвилин з 20:00 до 05:00. Найбільш завантаженим днем тут також була субота (час очікування - до години), а найменші черги - в понеділок та вівторок – до 20 хвилин. У ПП «Грушів» приблизно такий же середній час очікування легкових автомобілів як і у ПП «Смільниця» – 35-40 хвилин з 11:00 до 20:00 та 50 хвилин з 20:00 по 08:00. Найбільшим було навантаження в суботу та неділю – 2 години в середньому, у суботи 3 та 24 серпня 2019 р. час очікування досягав 4-6 годин.

Найменшим середній час очікування легкових автомобілів на в'їзд був у ПП «Устилуг» (10 хв в середньому та не більше 25 хв) та ПП «Угринів» (15-20 хв вдень та 30-40 хв з 23:00 по 05:00).

Подібною була ситуація з виїздом легкових автомобілів з України. Найбільш завантаженими пунктами пропуску у період збору даних влітку 2019 р. були ПП «Краківець» та ПП «Шегині», де у чверті випадків автомобілі очікували здійснення пропускових операцій понад 2 години. Найменш завантаженими – ПП «Устилуг» (73%

випадків очікували до 15 хв) та ПП «Угринів» (у 57% випадків очікували до 15 хв). У середньому 30 хв. очікували на виїзд автомобілі у ПП «Ягодин», «Рава-Руська», «Смільниця» та «Грушів».

У 2021 р. найбільший час очікування на в'їзді легкового автотранспорту був зафіксований у ПП «Шегині» і становив 45 хв. Хоча порівняно із літом 2019 р., коли середній час очікування становив 1 год 36 хв, влітку 2021 р. він скоротився до 45 хв. У решти пунктів пропуску у переважній більшості випадків середній час очікування становив до 15 хв (за даними літа 2021 р.).

У 2021 р. порівняно із 2019 р. спостерігаємо скорочення середнього часу очікування на виїзді для легкового автотранспорту у ПП «Устилуг» (з 13 хв до 5 хв), «Угринів» (з 18 хв до 6 хв), «Смільниця» (з 34 хв до 10 хв). Для ПП «Грушів» середній час очікування залишився незмінним - близько 40 хв. Влітку 2021 р. максимальний час очікування становив 3 год в неділю, а в 2019 р. максимальний час зафіксований на рівні 4 год. Найбільший середній час очікування легкового автотранспорту на виїзді зафіксовано у ПП «Краківець» (1 год 56 хв) та ПП «Шегині» (1 год 20 хв). Максимально зафіксований час очікування влітку 2021 р. був у ПП «Шегині» і сягав 8 год 24 хв, перевищивши максимум літом 2019 р., коли становив 4 год 30 хв. Однак загалом середній час очікування для масиву даних літа 2021 р. не змінився порівняно з аналогічним періодом 2019 р.: у ПП «Шегині» - 1 год 24 хв (у 2019 р.) та 1 год 20 хв (у 2021 р.), а у ПП «Краківець» середній час очікування на виїзді дещо збільшився – з 1 год 40 хв у 2019 р. до 1 год 56 хв у 2021 р.

За даними моніторингу часу очікування трьох періодів можемо констатувати аритмічний характер потоків транспортних засобів через пункти пропуску, що проявляється у коливаннях часу очікування від декількох хвилин до години і навіть доби залежно від днів тижня та години дня. Такі коливання часу очікування притаманні як для вантажного, так і для легкового автотранспорту. Водночас, у категорії вантажних автомобілів прослідковується тренд наростання середнього часу очікування, причому як на в'їзді, так і на виїзді з України.

Для легкових автомобілів на в'їзді в Україну спостерігаємо скорочення середнього часу очікування в усіх пунктах пропуску. На виїзді з України у пунктах пропуску «Устилуг», «Угринів», «Смільниця» теж спостерігаємо скорочення середнього часу очікування. Натомість пункти пропуску «Грушів» та «Шегині» демонструють незмінний показник середнього часу очікування. Для ПП «Шегині» це півтора години, а для ПП «Грушів» - в межах 40 хв. У ПП «Краківець» середній час очікування зріс.

У весняний період збору даних 2021 р. можемо відзначити зростання частки тих вантажних транспортних засобів, які очікували понад 10 год у пунктах пропуску. А для легкових автомобілів у трьох пунктах пропуску інформація щодо часу очікування була відсутня на виїзді, а для інших подавалася із обмеженням. На в'їзд в Україну пункти пропуску для легкового сполучення теж функціонували з обмеженнями. Це пов'язано з карантинними заходами з огляду на Covid-19 та закриттям кордонів сусідніх країн. Загалом, особливості функціонування пунктів пропуску в умовах пандемії Covid-19 ще раз загострило питання їх високої завантаженості та особливої вразливості до форс-мажорних обставин. Відтак, вони не в змозі забезпечити стабільність та надійність у здійсненні перетинів, що

позначатиметься на реалізації торговельного та транзитного потенціалу нашої держави.

Українсько-словацька ділянка державного кордону

Вантажні транспортні засоби

ПП «Ужгород» є єдиним вантажним автомобільним пунктом пропуску на цій ділянці кордону. У двох третіх випадках вантажівки на виїзді очікували до 1 год часу. Як і в літку 2019, літом 2021 р. максимальний час очікування не перевищував 3 год., а середній час становив 54 хв у 2021 р., а у 2019 р. – 49 хв. Однак навесні 2021 р. збільшилась частка тих вантажних ТЗ, які очікували від 1 до 3 год (52%). У 2019 р. таких було 29%, а влітку 2021 р. коли ситуація стабілізувалась, частка тих, хто очікував від 1 до 3 год, становила 30%.

Час очікування на в'їзді у двох третіх випадків становив до 1 год, але не перевищував 3 год 19 хв протягом трьох періодів збору інформації. Однак, якщо влітку 2019 р. у 12% випадків зафіксований час очікування 1-3 год, то влітку 2021 р. вже у 24% випадків зафіксований час очікування від 1 до 3 год. Відповідно зріс і загальний середній час з 35 хв до 50 хв (див. рис. 4.3).

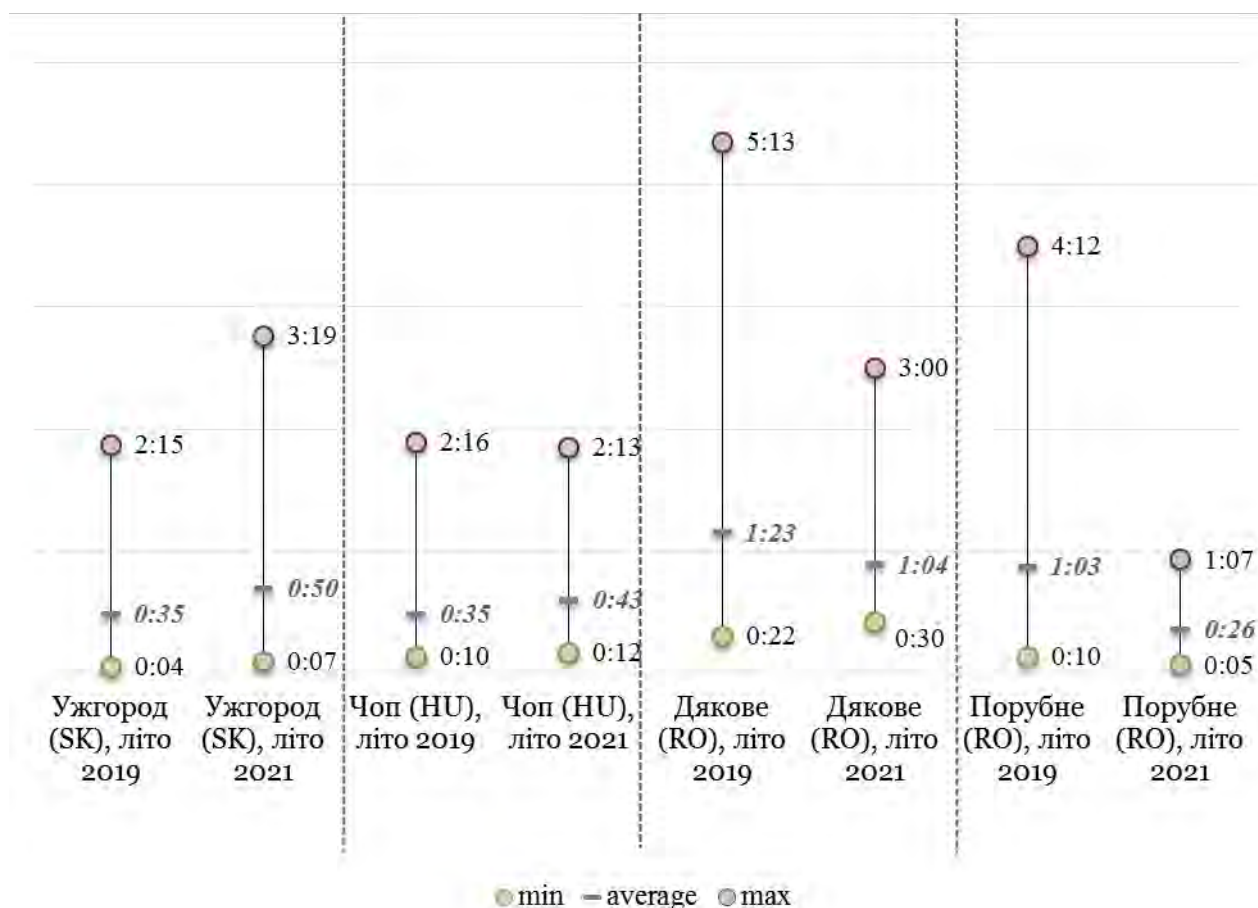


Рис. 4.3. Зміна середнього, мінімального та максимального часу очікування у напрямі в'їзду в Україну для вантажних автомобілів у пунктах пропуску на кордоні з Словаччиною, Угорщиною та Румунією

Джерело: розраховано авторами

Легкові автомобілі

Для легкових автомобілів у всіх пунктах пропуску час очікування як на в'їзді, так і виїзді з України у більшості випадків спостереження становив 15 хв. Відмінностей за годиною доби, як і днем тижня не спостерігалось.

ПП «Малий Березний» у переважній більшості випадків демонстрував час очікування на в'їзді легкового автотранспорту в межах 15 хв. Причому влітку 2021 р. у 99% автомобілі очікували до 15 хв, а у 2019 р. до 15 хв очікували 79% автотранспортних засобів. Зменшився середній час очікування на в'їзді з 51 хв до 2 хв.

У 2021 р. не зафіксовано часу очікування для легкових автомобілів понад 1 год. Тоді як у 2019 р. у 14% випадків очікування сягало 4-5 годин на в'їзді в Україну. Аналогічно на виїзді з України у цьому пункті пропуску зафіксовані черги влітку 2019 р.: у 3% випадків - 1-2 год, а у 1% - до 3-х годин, влітку 2021 р. – час очікування не перевищував 15 хв.

ПП «Ужгород» засвідчив незначне наростання часу очікування влітку 2021 р. порівняно із літом 2019 р. Середній час очікування на в'їзді у 2019 р. був 5 хв, а влітку 2021 р. - 9 хв. На виїзді у 2021 р. у понад 70% випадків інформація була відсутня для цього пункту пропуску. А влітку 2019 р. середній час на виїзді становив 25 хв., максимум – 1 год 30 хв.

Українсько-угорська ділянка державного кордону

Вантажні транспортні засоби

ПП «Чоп (Тиса)» у 2019 та 2021 р. час очікування для вантажних автомобілів на виїзді не перевищував 1 год 31 хв. Водночас середній час очікування дещо збільшився з 23 хв до 31 хв (див. рис. 4.4).

У цьому пункті пропуску також збільшилась частка випадків, коли вантажні автомобілі на в'їзді очікували 1-3 год, з 11% влітку 2019 р. до 20% влітку 2021 р. Хоча максимальний час очікування на в'їзді залишився незмінний на рівні 2 год. Однак, значного навантаження весною 2021 р. у цьому пункті пропуску не спостерігалось як на виїзді, так і на в'їзді.

Легкові автомобілі

Влітку 2019 р., порівняно із літом 2021 р., час очікування легкових автомобілів на в'їзді зменшився у пунктах пропуску «Чоп (Тиса)», «Косино», «Вилок». Для ПП «Лужанка» та «Дзвінкове» протягом весняного та літнього періоду збору даних 2021 р. щодо часу очікування на в'їзд інформація була відсутня у більшості випадків.

Влітку 2021 р. на виїзді легкового автотранспорту у ПП «Дзвінкове» (з 2 год 23 хв до 1 год 10 хв), «Косино» (з 3 год 9 хв до 42 хв), «Вилок» (з 1 год 9 хв до 38 хв), «Чоп (Тиса)» (з 30 хв до 23 хв) спостерігаємо скорочення середнього часу очікування, порівняно з літом 2019 р.

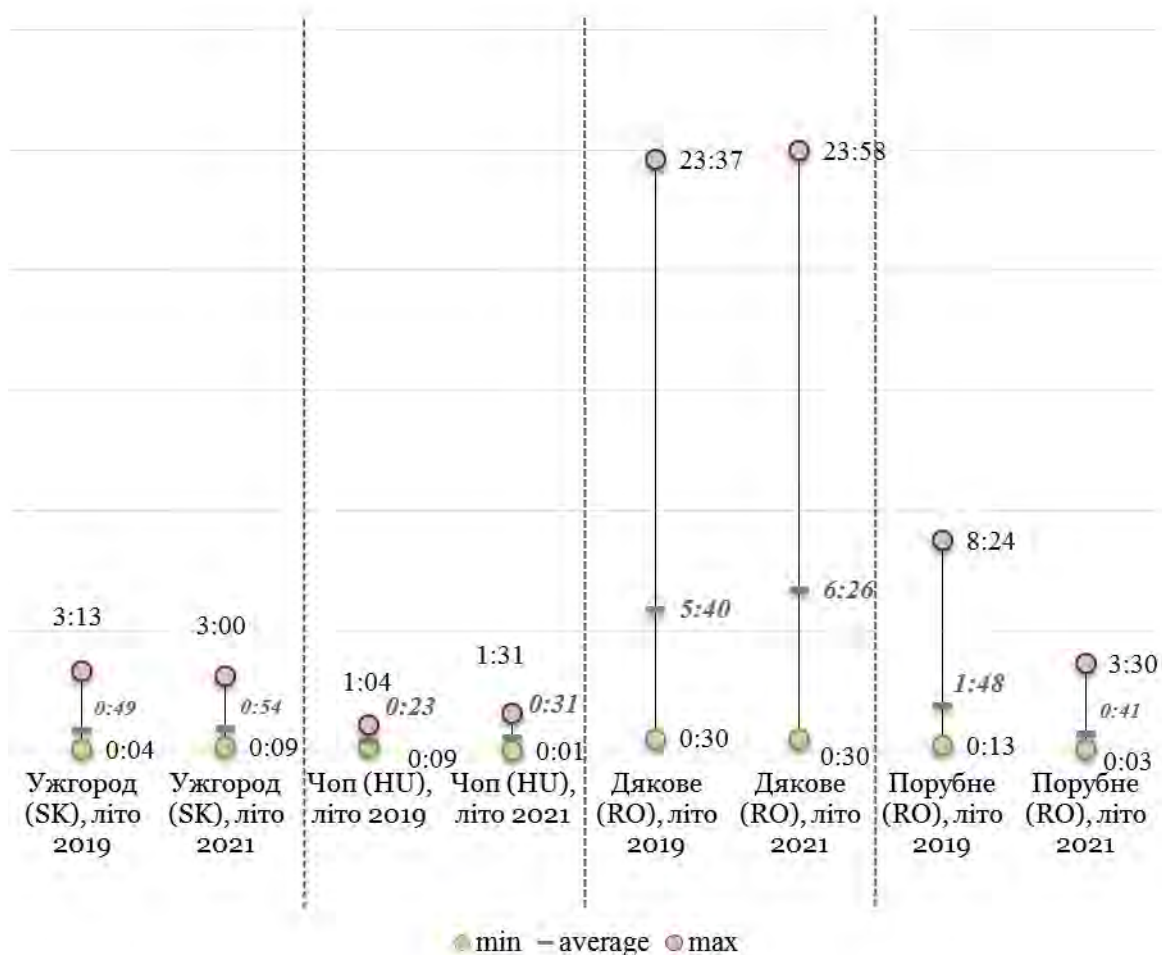


Рис. 4.4. Зміна середнього, мінімального та максимального часу очікування у напрямі виїзду з України для вантажних автомобілів у пунктах пропуску на кордоні з Словаччиною, Угорщиною та Румунією

Джерело: розраховано авторами

Українсько-румунська ділянка державного кордону

Вантажні транспортні засоби

У ПП «Дякове» середній час очікування вантажного автотранспорту на виїзді зріс і становив 6 год 26 хв влітку 2021 р. Влітку 2019 р. середній час очікування для цього виду транспорту був 5 год 40 хв. Середній час очікування вантажного автотранспорту на в'їзді скоротився влітку 2021 р. порівняно з літом 2019 р. з 1 год 23 хв до 1 год 04 хв. Максимальний час очікування на в'їзді влітку 2019 р. становив 5 год 13 хв, а влітку 2021 р. – 3 год. Зазвичай цей пункт пропуску демонструє значний час очікування у напрямі виїзду з України. При цьому у третині випадків навесні та влітку 2021 р. час очікування коливався від 4 до 9 год. На рівні 15% залишається частка тих вантажних ТЗ, які очікують від 10 до 15 год у 2021 р. Слід додати, що і у 2019 р. їх частка була на рівні 17%.

У ПП «Порубне» спостерігаємо скорочення часу очікування на виїзді для вантажного автотранспорту. Влітку 2019 р. – 1 год 48 хв, літом 2021 р. – 41 хв. Причому влітку 2021 р. лише у 13% випадків вантажівки простоювали від 1 до 3 год, а в 2019 р. – 43%.

Час очікування на в'їзді для вантажного автотранспорту теж скоротився з 1 год 3 хв до півгодини. У 2019 р. у 43% спостережень час очікування коливався від 1 до 3 год, а у 2021 р. частка таких транспортних засобів не перевищувала 1%.

Легкові автомобілі

На в'їзді легкові автомобілі у понад 90% випадків очікували до 15 хв (за даними спостережень влітку 2019 р.) на всіх трьох пунктах пропуску. Влітку 2021 р. на в'їзді через ПП «Дякове» та «Порубне» ситуація залишилась незмінною. Для ПП «Солотвино» у 13% випадків легкові автомобілі очікували на в'їзді 16-30 хв, тоді як у 2019 р. таких випадків зафіксовано 3%.

У 2021 р. на виїзді середній час очікування легкових автомобілів у ПП «Дякове» збільшився із 6 хв до 14 хв порівняно з 2019 р. У 4% випадків зафіксовані черги від 1 до 2 годин. Натомість у ПП «Порубне» скоротився середній час очікування легкового автотранспорту з 14 хв у 2019 р. до 3 хв. у 2021 р. Час очікування у ПП «Солотвино» переважно коливався в межах 15 хв як у 2019 р., так і в 2021 р.

Отже, моніторинг часу очікування на пунктах пропуску на українсько-словацькій, українсько-угорській та українсько-румунській ділянках державного кордону засвідчив коливання часу очікування залежно від дня тижня та години доби.

Наростання часу очікування на виїзді з України у категорії вантажних автомобілів зафіксоване у ПП «Дякове» на українсько-румунській ділянці державного кордону. Збільшення часу очікування на цьому пункті пропуску характерне протягом усіх трьох періодів збору інформації, однак лише у напрямі виїзду з України. Для ПП «Порубне» середній час очікування як на виїзді, так і на в'їзді для вантажних ТЗ характеризується зменшенням.

Як на в'їзді, так і на виїзді для вантажного автотранспорту у ПП «Чоп (Тиса)» розподіл часу очікування залишився незмінним. У ПП «Ужгород» збільшився середній час очікування для вантажних ТЗ на в'їзді в Україну, а на виїзді - ситуація із очікуванням не зазнала значних змін. Карантинні заходи весни 2021 р. не вплинули суттєво на зміну часу очікування у цих пунктах пропуску.

Загалом, для вантажних транспортних засобів час очікування як на виїзді, так і на в'їзді у пунктах пропуску (з єдиним виключенням ПП «Дякове») на цих ділянках державного кордону переважно становив до 3 год, а в окремих випадках більше.

На українсько-словацькій та українсько-угорській ділянках державного кордону для легкового автотранспорту переважно спостерігаємо скорочення часу очікування як на в'їзді, так і на виїзді з України. Виключення становить ПП «Дякове» на українсько-румунській ділянці кордону, у якому і для легкових автомобілів зафіксоване наростання часу очікування на виїзді з України. У ПП «Порубне» спостерігалось скорочення часу очікування, а у ПП «Солотвино» - змінна тенденція: на виїзді - скоротився, а на в'їзді - незначне збільшення середнього часу очікування, який загалом за даними літа 2021 р. не перевищував 15 хв.

Моніторинг часу очікування на українсько-польській, українсько-словацькій, українсько-угорській та українсько-румунській ділянках державного кордону засвідчив значні коливання часу очікування у пунктах пропуску залежно від дня тижня та години доби.

Карантинні заходи весни 2021 р. суттєво вплинули на зміну часу очікування для вантажних транспортних засобів в напрямі його збільшення, особливо у пунктах пропуску на кордоні з Польщею.

Збір даних у 2021 р. припав на періоди, коли ПП функціонували з обмеженнями, відтак пасажиропотік Україною та країнами ЄС скоротився з огляду на карантинні заходи, вимоги до подорожуючих, обмеження в'їзду іноземних громадян (мета поїздки, вакцинація, негативний ПЛР-тест). Тому скорочення середнього часу очікування для легкових автомобілів не є свідченням швидкого проходження кордону, організаційними змінами у роботі пунктів пропуску тощо.

Час очікування не враховує процедур прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску. Час очікування ідентифікує скільки часу потрібно затратити, щоб розпочати процедури, пов'язані із перетином кордону. Тому загальний час перетину кордону буде суттєво залежати від кількості осіб у легковому транспортному засобі, виборі «зеленого» чи «червоного» коридору, а для вантажних транспортних засобів і від виду вантажу та інших чинників.

На офіційному веб-сайті Держприкордонслужби (<https://dpsu.gov.ua/ua/map/>) працює сервіс у вигляді інтерактивної мапи, де відображаються діючі пункти пропуску. На цій мапі можна ознайомитися зі станом завантаженості пунктів пропуску на державному кордоні. Відтак, у майбутньому цікавим є співставлення даних двох сервісів щодо часу очікування у пунктах пропуску.

Запровадження сервісів, на яких можна ознайомитись із часом очікування, слугують дієвими інструментами у напрямі забезпечення прозорості та ефективності функціонування пунктів пропуску. Збір та аналіз даних зазначених сервісів протягом тривалого періоду часу (наприклад року) та формування інформаційної бази даних дозволить оцінити сучасний стан розвитку прикордонної інфраструктури, рівень пропускної спроможності та розробити заходи щодо ефективного управління державним кордоном.

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1

Індекси фізичного обсягу ВДВ загалом та ВДВ сфери транспортних послуг України

	ІНДЕКСИ ФІЗИЧНОГО ОБСЯГУ ВАЛОВОЇ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ, %				ІНДЕКСИ ФІЗИЧНОГО ОБСЯГУ ВАЛОВОЇ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ, СКЛАДСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА, ПОШТОВОЇ ТА КУР'ЄРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ, %			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
Україна	119,76	124,53	119,79	113,41	116,13	121,99	118,85	116,55
АР Крим	...	...	...	...	...	...	...	...
Вінницька	123,24	120,60	122,82	116,57	114,02	142,47	130,69	97,94
Волинська	113,06	141,76	119,24	122,53	111,68	119,39	137,26	107,06
Дніпропетровська	114,86	128,39	117,17	111,08	116,56	108,55	123,32	105,16
Донецька	119,13	120,65	116,29	113,74	112,55	97,44	63,51	104,51
Житомирська	124,41	125,87	127,35	109,67	129,27	154,95	139,62	109,99
Закарпатська	111,38	131,33	123,91	112,43	113,07	154,43	124,99	109,85
Запорізька	116,39	123,16	113,65	111,34	109,95	110,92	104,09	105,77
Івано-Франківська	113,09	121,55	123,23	109,26	109,89	122,57	107,09	100,87
Київська	123,30	122,07	126,77	112,17	107,43	107,77	120,87	108,92
Кіровоградська	121,95	111,34	123,84	111,85	112,98	100,79	108,34	108,72
Луганська	129,92	100,34	119,00	114,52	121,69	72,82	103,54	122,35
Львівська	121,64	127,71	120,63	119,43	129,04	106,88	108,83	116,94
Миколаївська	119,68	117,56	117,35	115,74	108,95	114,75	112,11	113,66
Одеська	120,05	124,39	116,21	113,54	122,41	123,14	107,82	119,34
Полтавська	123,60	127,46	117,08	108,88	103,30	132,13	123,30	101,20
Рівненська	112,64	120,66	118,86	116,02	105,78	137,57	120,46	109,49
Сумська	112,69	118,84	122,98	109,66	102,61	151,94	123,27	108,91
Тернопільська	116,66	126,28	123,13	113,65	117,52	121,31	159,56	110,98
Харківська	124,49	120,75	124,14	107,15	108,35	116,18	127,12	102,54
Херсонська	118,52	120,34	118,20	110,76	120,14	101,15	143,32	100,45
Хмельницька	119,08	127,03	120,94	109,03	120,74	135,80	132,57	107,53
Черкаська	116,50	121,31	128,81	111,59	106,03	142,15	141,97	102,03
Чернівецька	114,99	131,03	121,74	117,07	102,12	145,14	118,61	116,95
Чернігівська	117,21	127,42	125,70	110,12	116,45	178,09	143,60	100,77
м. Київ	121,83	127,31	117,69	116,83	122,63	137,58	129,56	137,78

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Таблиця А.2

Обсяг експорту та імпорту транспортних послуг, тис. дол США

	Обсяг експорту транспортних послуг, тис. дол США					Обсяг імпорту транспортних послуг, тис. дол США				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	5300545,6	5861405,6	5851423,3	9109918,8	4988433,7	989274,8	1213073,6	1464807,2	1559143,8	1061043,8
АР Крим	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Вінницька	1221,2	1023,8	1698,2	2049,8	2572,8	2613,1	1813,1	1698,5	2736,4	2222,8
Волинська	6963	9341,8	10702,3	16088,7	14595,4	2258,8	2730,3	4231,4	3985,2	4728
Дніпропетровська	23573	41440,4	48084,7	42069,9	51457,8	31342,6	39032,3	44878,5	47999,3	75351,6
Донецька	69411,6	45684,6	55149,5	37322,9	53077,6	76328,3	66868,2	73910,4	56229,9	25120,2
Житомирська	3508,7	4159,6	5474,9	9121,2	7563,8	5910	5540,5	11491,7	2622	2414,2
Закарпатська	33693,8	39703,7	31253,2	32461,9	38899,2	7884,5	9740	11082,3	12496	12096,8
Запорізька	9890,5	10548,4	11900,3	14000,6	11225,9	12493,7	10998,2	10629,6	5912,4	3351,7
Івано-Франківська	12178,4	6652,4	8161,8	10747	6519,5	6066	5310,4	6139,6	10720,1	10671,6
Київська	128742,5	140104,5	162628,5	184659,3	121358,8	45406,5	48484,8	39539,4	46594,3	52043,3
Кіровоградська	19745,2	14134,5	13057,8	18324,2	13695,1	5014,4	2938,3	7115,6	2896,2	2248,7
Луганська	291,9	4363,1	2104,4	496,1	1509,8	2983,2	1580,6	1592,2	650,2	917,5
Львівська	63487,2	58544,1	65363,3	69853,6	69792	30473,6	14409	16656,6	21119,8	23975,9
Миколаївська	183208,1	153771,2	105444,6	124043	131532,7	6506,5	5067,9	2503,1	2241,1	7208,5
Одеська	680703,3	644392,3	578080,1	631248,7	651468,3	84427,2	149885,8	155991,1	201484,9	240663,2
Полтавська	6743	7794	9272	7983,3	7507,5	9976,8	5900,5	4052,1	6754,8	5527,3
Рівненська	13227,2	18577,4	21998,4	22338,8	21772,5	5960,1	4735,2	3493,7	3803,5	3848,9
Сумська	1134,1	1651,6	2562,9	3400,6	1455,8	927,7	2417	5926,8	5271	4470,1
Тернопільська	6006,8	10773,4	8460	9456,7	8122,4	2170,6	2489,6	2422,1	4189,7	5538,9
Харківська	11039,4	11856,2	17949,7	21821,2	19494,4	6594,9	5268,9	7336,4	9354,1	14767,5
Херсонська	17886,9	18716,8	16999,6	25345,1	16664,3	834,6	1609,2	2166,1	1819,6	1007,8
Хмельницька	7729,7	10166,4	10900	10003,3	9639	565,5	2998,8	5302,3	7521,2	6579,2
Черкаська	5941,3	5635,7	2383,7	5685,5	5822,3	2852,6	2383,7	2052,6	4718,2	2574,5
Чернівецька	3498,9	4519,6	6740,2	5941,0	5230,4	1170,6	920,4	890,9	993,1	1003,6
Чернігівська	3965,6	8990,1	8422,6	10391,9	9319,5	420,4	608	949,3	1908,7	2750,4
м. Київ	597162,4	743608,9	809985,4	874169,7	810964,9	271390,3	401486,5	428187,4	478835,5	345606,5

Таблиця А.3

Індекси експорту (імпорту) транспортних послуг регіонів України, %

	Індекси експорту транспортних послуг, %		Індекси імпорту транспортних послуг, %		Індекси експорту послуг автомобільного транспорту, %	Індекси імпорту послуг автомобільного транспорту, %
	2019 до 2016	2020 до 2019	2019 до 2016	2020 до 2019	2020 до 2019	2020 до 2019
Україна	171,87	54,76	157,60	68,05	100,30	112,43
АР Крим	-	-	-	-	-	-
Вінницька	167,85	125,51	104,72	81,23	95,81	186,12
Волинська	231,06	90,72	176,43	118,64	91,17	134,59
Дніпропетровська	178,47	122,32	153,14	156,98	109,56	98,68
Донецька	53,77	142,21	73,67	44,67	69,78	159,14
Житомирська	259,96	82,93	44,37	92,07	183,64	134,77
Закарпатська	96,34	119,83	158,49	96,81	97,93	88,99
Запорізька	141,56	80,18	47,32	56,69	132,25	23,23
Івано-Франківська	88,25	60,66	176,72	99,55	105,83	107,88
Київська	113,55	65,72	117,84	111,69	101,52	122,07
Кіровоградська	92,80	74,74	57,76	77,64	109,40	97,66
Луганська	169,96	304,33	21,80	141,11	303,89	302,28
Львівська	110,03	99,91	69,31	113,52	102,09	122,26
Миколаївська	67,71	106,04	34,44	321,65	114,15	197,44
Одеська	92,73	103,20	238,65	119,44	90,85	162,80
Полтавська	118,39	94,04	67,71	81,83	102,05	106,23
Рівненська	168,89	97,46	63,82	101,19	103,30	101,13
Сумська	299,85	42,81	568,18	84,81	n/a	102,32
Тернопільська	157,43	85,89	193,02	132,20	85,29	146,72
Харківська	197,67	89,34	141,84	157,87	100,73	109,17
Херсонська	141,70	65,75	218,02	55,39	60,28	185,00
Хмельницька	129,41	96,36	1330,01	87,48	94,73	110,90
Черкаська	100,88	102,41	197,94	54,57	116,42	88,38
Чернівецька	169,80	88,04	84,84	101,06	n/a	n/a
Чернігівська	262,05	89,68	454,02	144,10	95,10	146,89
м. Київ	149,09	92,77	176,44	72,18	102,75	115,83

**Частка послуг автомобільного транспорту у загальному обсязі експорту
(імпорту) транспортних послуг, %**

	Частка послуг автомобільного транспорту у загальному обсязі експорту транспортних послуг, %					Частка послуг автомобільного транспорту у загальному обсязі імпорту транспортних послуг, %				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	4,5	4,7	5,2	3,7	6,8	11,6	10,9	9,8	10,1	16,6
АР Крим										
Вінницька	89,4	77,4	87,0	87,3	66,6	17,9	14,5	10,5	13,1	30,1
Волинська	92,8	94,0	98,6	98,6	99,1	78,5	74,0	65,8	75,8	86,0
Дніпропетровська	18,9	18,6	23,4	39,7	35,5	18,3	18,2	32,6	30,5	19,2
Донецька	1,3	2,0	2,1	7,5	3,7	16,0	14,7	5,2	4,6	16,4
Житомирська	76,7	61,4	51,0	35,4	78,3	9,8	14,8	13,3	49,8	72,9
Закарпатська	57,4	58,1	69,9	70,2	57,4	71,4	67,7	69,5	62,7	57,6
Запорізька	23,0	n/a	24,7	16,5	27,2	22,6	39,4	27,3	38,3	15,7
Івано-Франківська	92,6	89,7	75,1	54,2	94,5	61,6	85,2	85,5	53,6	58,1
Київська	11,5	12,6	13,1	13,1	20,2	18,5	20,7	32,3	27,5	30,0
Кіровоградська	n/a	n/a	13,3	9,3	13,6	7,1	15,5	3,3	19,5	24,5
Луганська	100,0	100,0	100,0	100,0	99,9	3,6	30,0	57,2	40,5	86,8
Львівська	56,7	69,6	71,2	67,5	69,0	32,9	88,1	85,7	82,6	89,0
Миколаївська	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	3,2	11,8	11,3	17,6	10,8
Одеська	1,9	2,4	n/a	2,3	2,1	6,0	3,2	2,4	2,4	3,3
Полтавська	49,2	62,6	70,9	84,3	91,5	16,8	40,0	69,9	54,6	70,9
Рівненська	48,6	37,2	38,9	44,9	47,6	62,5	76,0	67,9	70,5	70,5
Сумська	n/a	99,5	n/a	n/a	95,2	91,4	47,7	18,1	19,5	23,5
Тернопільська	100,0	100,0	98,8	98,1	97,4	39,8	47,2	54,6	76,1	84,5
Харківська	52,3	57,6	61,3	65,6	74,0	28,2	30,1	30,9	28,4	19,6
Херсонська	6,4	10,2	19,5	19,0	17,4	12,2	1,8	2,5	1,6	5,5
Хмельницька	100,0	99,4	96,2	99,0	97,3	56,0	17,9	15,9	31,7	40,2
Черкаська	34,2	39,8	78,5	56,2	63,9	29,1	50,3	41,1	39,7	64,2
Чернівецька	100,0	n/a	100,0	96,5	n/a	30,9	53,7	n/a	96,1	n/a
Чернігівська	96,1	96,2	94,6	89,5	94,9	62,8	58,4	72,7	54,8	55,9
м. Київ	13,0	10,3	11,5	11,0	12,1	16,2	12,6	13,4	12,4	20,0

Додаток Б

Таблиця Б.1

Регіональна структура перевезення вантажів автомобільним транспортом, %

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
АР Крим	1,81	1,79	1,92	1,40	-	-	-	-	-	-	-
Вінницька	3,01	2,40	2,58	2,63	2,90	2,94	2,66	2,48	2,42	2,62	2,57
Волинська	0,81	0,92	0,86	0,82	0,89	1,04	1,15	1,16	1,11	1,14	1,01
Дніпропетровська	25,02	27,10	30,75	29,83	31,97	29,43	26,18	29,25	26,91	29,35	31,73
Донецька	13,35	15,21	12,82	13,33	6,01	7,54	10,92	9,37	9,35	8,06	7,75
Житомирська	3,12	3,12	3,43	3,60	4,16	5,10	3,68	3,87	3,59	3,40	3,51
Закарпатська	1,15	1,22	1,02	0,75	0,79	0,89	0,85	0,78	0,73	0,85	0,82
Запорізька	4,26	4,13	5,56	2,78	2,78	2,79	2,67	2,71	2,55	2,68	2,60
Івано-Франківська	1,40	0,89	0,78	0,74	0,95	1,40	1,45	1,80	1,00	1,23	1,23
Київська	3,87	2,99	3,51	2,96	3,26	3,98	4,44	4,36	4,67	4,49	6,60
Кіровоградська	1,74	2,24	2,41	2,71	4,04	4,29	3,57	4,08	4,08	3,36	2,61
Луганська	2,78	2,84	2,08	2,28	2,38	2,67	1,48	0,44	0,39	0,42	0,32
Львівська	3,15	1,81	1,67	1,70	1,85	2,02	1,98	2,07	2,14	2,13	2,03
Миколаївська	1,45	2,75	1,87	1,55	1,71	1,91	2,12	1,83	1,77	1,80	1,67
Одеська	2,65	2,05	2,25	1,80	1,86	2,18	2,08	2,15	2,41	2,51	2,38
Полтавська	10,15	9,72	12,16	17,50	18,90	15,81	17,78	15,42	14,25	13,96	13,56
Рівненська	1,65	1,64	1,17	1,06	1,08	1,22	1,36	1,71	1,42	1,70	1,86
Сумська	2,07	1,20	0,92	0,90	1,08	1,14	1,07	1,12	1,05	1,08	1,20
Тернопільська	1,38	0,85	0,82	1,24	1,53	1,35	1,35	1,49	1,53	1,41	1,51
Харківська	2,96	3,26	2,47	2,34	2,57	2,77	2,74	2,89	2,72	2,58	2,25
Херсонська	1,41	1,02	1,16	0,97	1,01	1,07	1,02	1,19	1,16	1,31	0,90
Хмельницька	2,69	2,19	1,83	1,83	2,29	2,70	2,74	2,87	2,78	2,65	3,04
Черкаська	3,61	4,17	2,06	1,91	2,86	2,45	2,94	2,68	3,54	3,02	1,90
Чернівецька	0,61	0,74	0,62	0,39	0,45	0,46	0,49	0,62	0,58	0,65	0,36
Чернігівська	1,41	1,34	1,06	1,01	1,03	1,01	1,10	1,04	0,99	1,09	1,10
Київ	1,75	1,59	1,63	1,41	1,66	1,81	2,19	2,62	6,87	6,53	5,50
Севастополь	0,76	0,83	0,58	0,56	-	-	-	-	-	-	-

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Таблиця Б.2

Регіональна структура вантажообігу автомобільного транспорту, %

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
АР Крим	2,54	2,09	1,66	5,19	-	-	-	-	-	-	-
Вінницька	3,02	2,94	2,84	3,32	3,39	3,10	3,13	2,69	2,47	2,80	2,99
Волинська	1,67	2,83	3,14	2,99	2,90	3,45	3,63	3,86	3,84	4,57	4,43
Дніпропетровська	7,21	6,19	6,65	6,36	6,79	6,83	7,62	7,73	7,13	7,53	8,14
Донецька	6,75	6,25	5,37	7,49	7,37	4,20	3,84	3,80	2,95	1,65	1,52
Житомирська	2,50	2,06	1,93	1,91	1,96	1,90	1,78	1,59	1,55	1,58	1,58
Закарпатська	2,20	4,98	5,11	7,07	7,88	8,77	8,38	8,48	7,04	7,70	6,77
Запорізька	14,72	8,26	3,26	2,78	2,52	2,40	2,39	2,44	2,08	2,36	2,43
Івано-Франківська	1,70	1,48	2,74	2,32	2,67	2,83	2,84	2,71	2,06	2,29	2,34
Київська	5,72	6,82	7,69	5,82	5,67	6,43	6,64	6,73	8,81	6,55	9,24
Кіровоградська	1,37	1,59	2,01	2,07	3,67	3,26	2,06	2,36	2,20	1,76	1,66
Луганська	4,60	4,82	5,02	5,43	3,20	2,26	1,48	0,77	0,67	1,00	0,77
Львівська	9,07	5,42	7,19	7,44	8,16	8,15	7,77	7,39	7,38	7,93	7,87
Миколаївська	1,41	2,41	2,58	2,23	2,37	2,38	2,42	2,35	2,30	2,75	2,81
Одеська	3,23	3,59	4,69	4,73	4,84	5,21	4,82	4,63	5,31	5,69	5,44
Полтавська	4,49	4,57	5,15	5,60	4,73	5,93	6,08	4,11	3,79	3,58	4,08
Рівненська	2,25	2,67	2,82	2,25	2,33	2,34	2,99	3,64	2,99	3,17	3,29
Сумська	2,54	1,71	1,24	1,37	1,35	1,22	1,15	1,23	1,24	1,81	1,90
Тернопільська	1,60	1,57	1,92	1,86	2,48	2,11	2,27	2,12	1,92	1,89	2,13
Харківська	3,17	5,05	5,85	5,82	4,83	4,98	6,50	7,19	6,32	5,82	4,96
Херсонська	1,47	1,81	2,11	2,26	2,55	2,38	2,18	2,17	1,90	2,12	1,64
Хмельницька	3,05	3,54	3,79	4,08	4,16	4,40	3,86	3,45	2,92	3,16	2,77
Черкаська	3,43	3,39	3,11	2,51	4,17	4,88	3,47	4,94	4,83	3,50	2,80
Чернівецька	1,00	1,06	1,90	1,96	1,87	1,94	1,95	2,04	1,98	2,40	1,30
Чернігівська	1,49	2,19	2,23	1,47	1,48	1,35	1,87	1,88	1,77	2,07	2,11
Київ	7,44	10,38	7,66	6,73	6,68	7,30	8,87	9,68	14,56	14,18	15,05
Севастополь	0,35	0,35	0,32	0,27	-	-	-	-	-	-	-

Джерело: за даними Державної служби статистики України

Таблиця Б.3

Питома вага аеропортів у загальних поштовантажопотоках через аеропорти України, %

№ п/п	Назва аеропорту	Роки										
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	ДП «Антонов»	12,1	8,8	5,1	3,5	4,9	1,4	0,9	1,5	0,6	0,2	0,9
2	ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	75,1	78,4	85,8	79,2	79,5	87,5	84,6	85,6	86,4	86,1	82,1
3	ТОВ «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»	1,9	0,2	0,4	0,5	0,6	0,7	0,3	0,3	0,3	0,7	0,4
4	КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»	1,6	1,3	1,6	2,2	2,1	4,2	7,9	7,6	7,9	7,6	6,9
5	КП Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)	0,8	0,9	1,1	1,2	1,5	2,8	2,2,	2,2	2,3	2,1	4,5
6	ДП Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Данила Галицького»	0,9	0,2	0,4	0,9	0,6	1,4	1,8	0,8	0,9	1,7	4,4
7	ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»	1,9	6,8	2,9	1,9	1,9	1,6	1,5	1,3	1,2	1,0	0,7
8	ТОВ «Нью Системс АМ» /Міжнародний аеропорт Харків	0,1	0,1	0,1	0,1	4,6	0,3	0,4	0,5	0,4	0,5	0,1
9	КП «Міжнародний аеропорт Чернівці» ім. Леоніда Каденюка»	1,5	0,7	0,7	0,4	0,8	0,0	0,3	0,1	-	-	-
10	КП «Міжнародний аеропорт Кривий Ріг» Криворізької міської ради	-	-	-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0
11	ВАТ «Міжнародний аеропорт «Сімферополь»	2,2	0,9	0,7	8,2	2,6	-	-	-	-	-	-
12	КП «Міжнародний аеропорт «Донецьк» ім. С.С. Прокоф'єва»	0,6	0,4	0,5	1,3	0,7	-	-	-	-	-	-

Джерело: складено за даними Державної авіаційної служби України, лист №1.2.16-3172-21 від 25.05.2021 р.

Додаток В

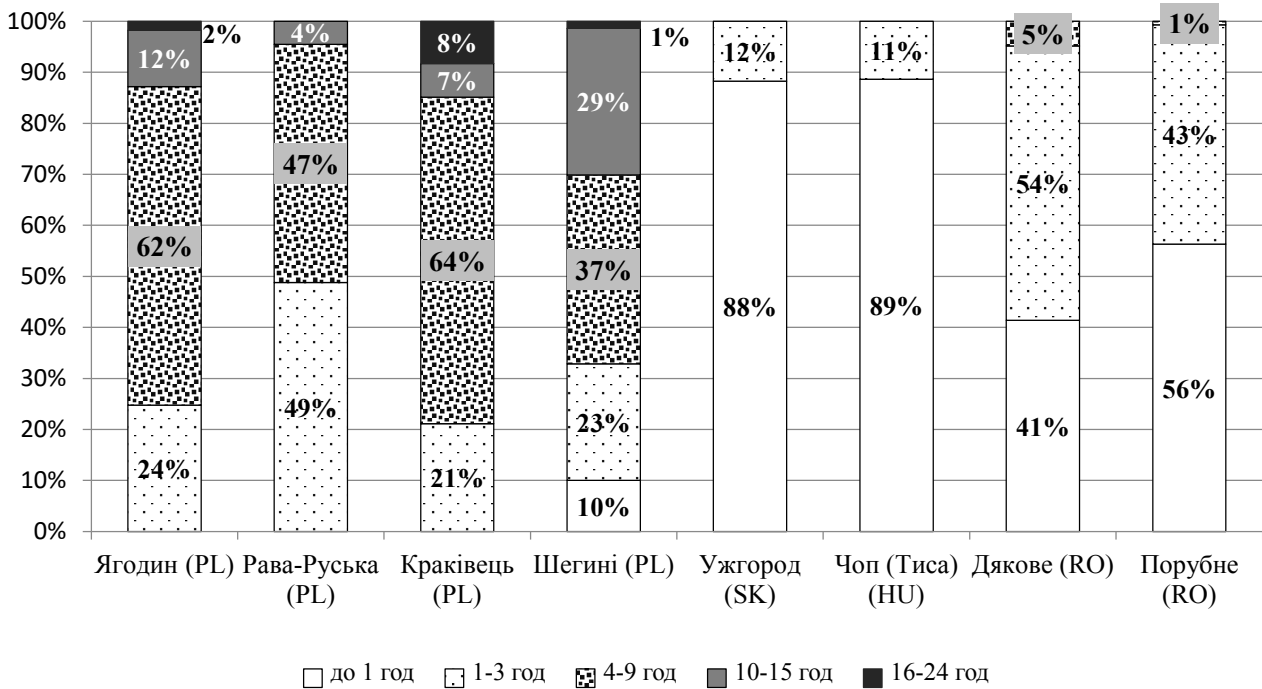


Рис. В.1. Розподіл часу очікування у категорії вантажні автомобілі на в'їзді в Україну (21 липня – 26 серпня 2019 р.)

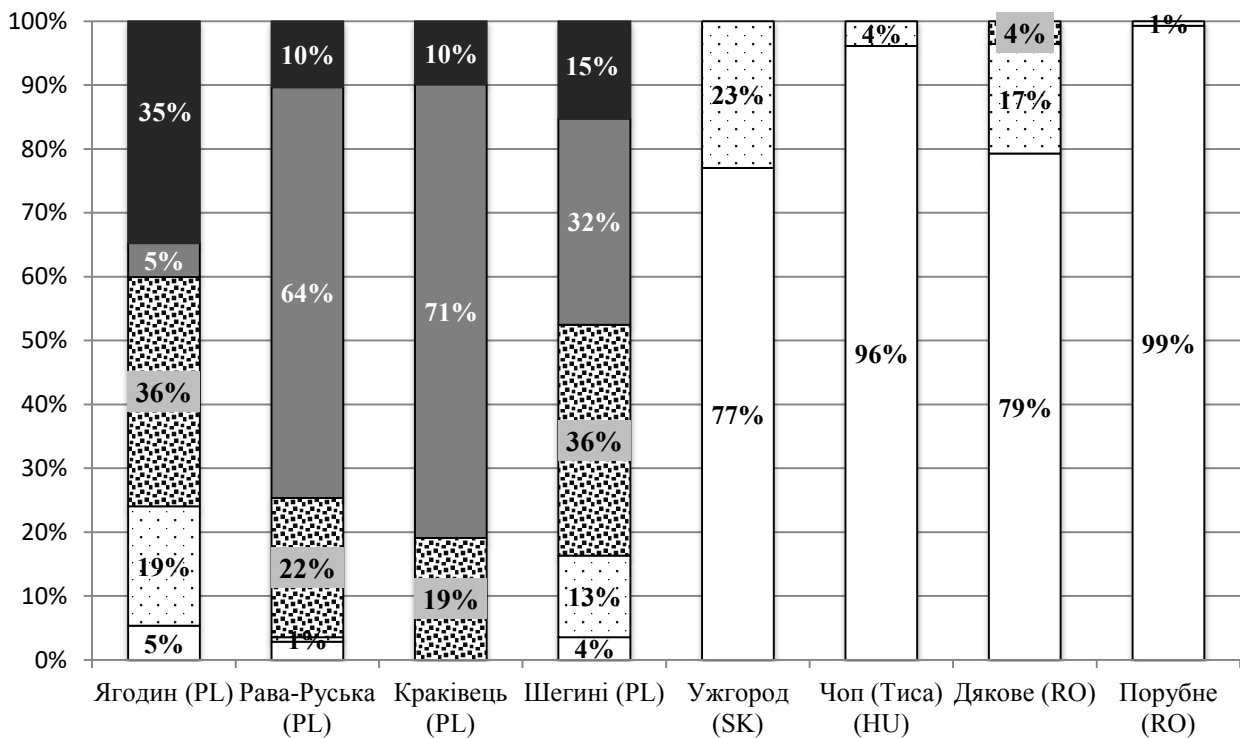


Рис. В.2. Розподіл часу очікування у категорії вантажні автомобілі на в'їзді в Україну (20 березня - 28 квітня 2021 р.)

Примітка:

Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 7% випадків, «Рава-Руська» - 1%, «Дякове» - 1%

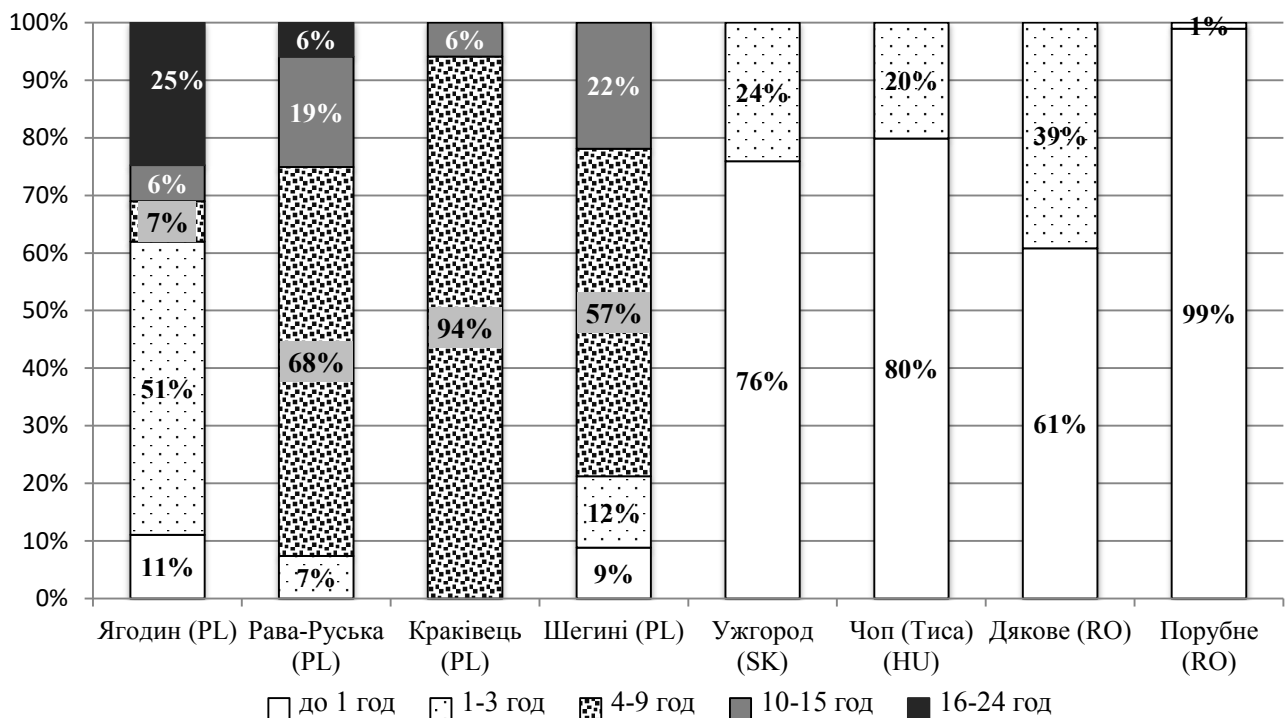


Рис. В.3. Розподіл часу очікування у категорії вантажні автомобілі на в'їзді в Україну (21 липня - 26 серпня 2021 р.)

Примітка: Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 6% випадків, «Рава-Руська» - 6%, «Краківець» - 17%, «Шегині» - 1%, «Дякове» - 3%

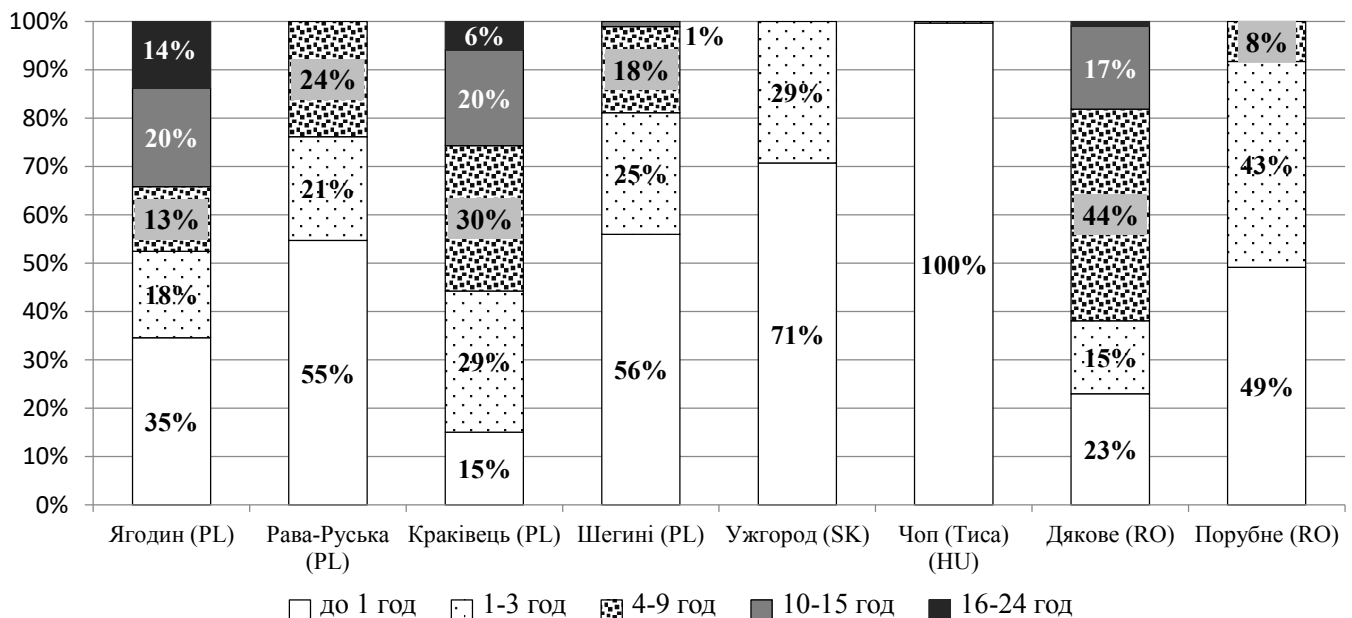


Рис. В.4. Розподіл часу очікування у категорії вантажні автомобілі на виїзді з України (21 липня – 26 серпня 2019 р.)

Примітка: Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 7% випадків, «Краківець» - 6%, «Шегині» - 1%

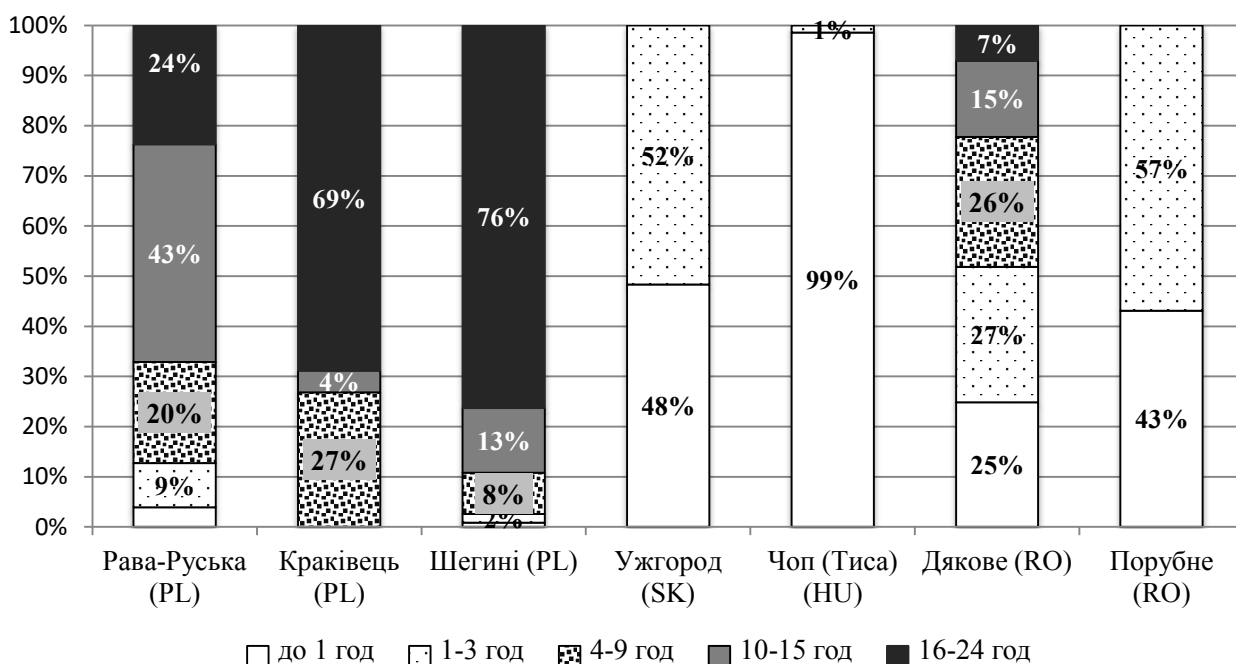


Рис. В.5. Розподіл часу очікування у категорії вантажні автомобілі на виїзді з України (20 березня - 28 квітня 2021 р.)

Примітка: Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Інформація відсутня у ПП «Краківець» у 19% випадків, «Шегині» - 18%, «Ужгород» - 3%, «Дякове» - 5%.

Для ПП «Ягодин» час очікування не розраховували, оскільки у 95% інформація відсутня на виїзді.

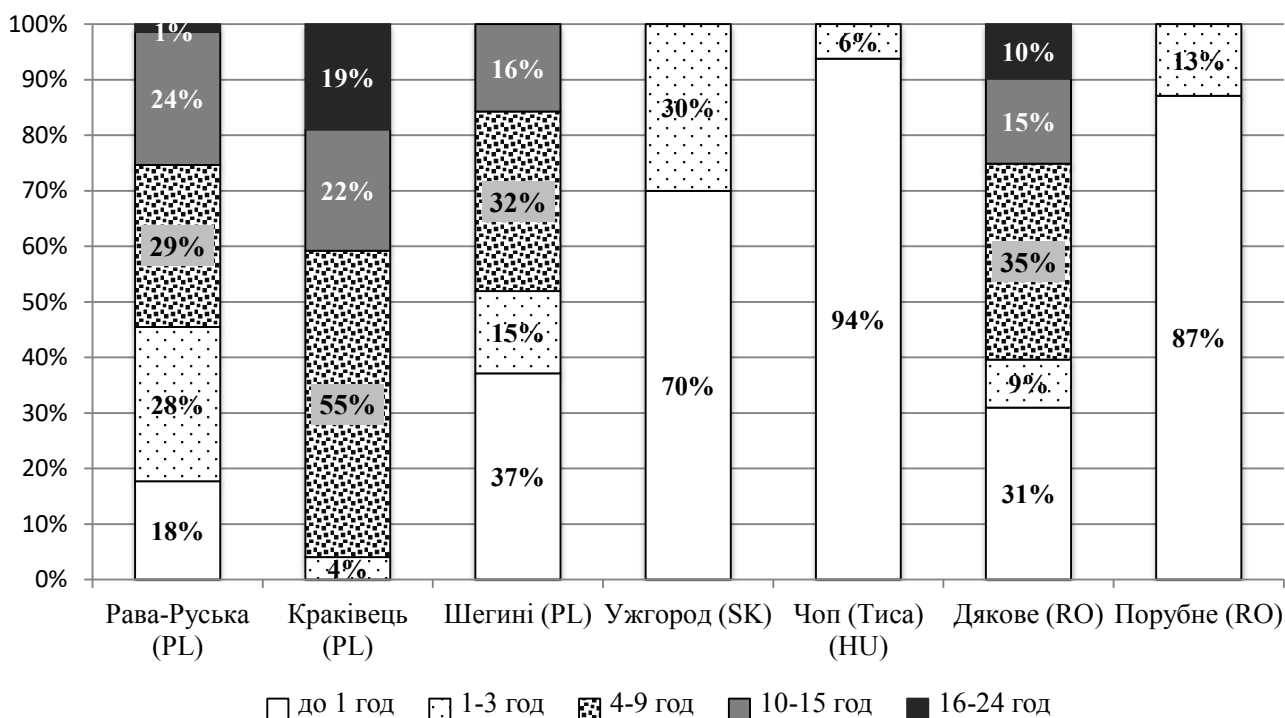


Рис. В.6. Розподіл часу очікування у категорії вантажні автомобілі на виїзді з України (21 липня- 26 серпня 2021 р.)

Примітка: Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 100% випадків, «Краківець» - 39%, «Шегині» - 20%, «Ужгород» - 16%, «Дякове» - 11%.

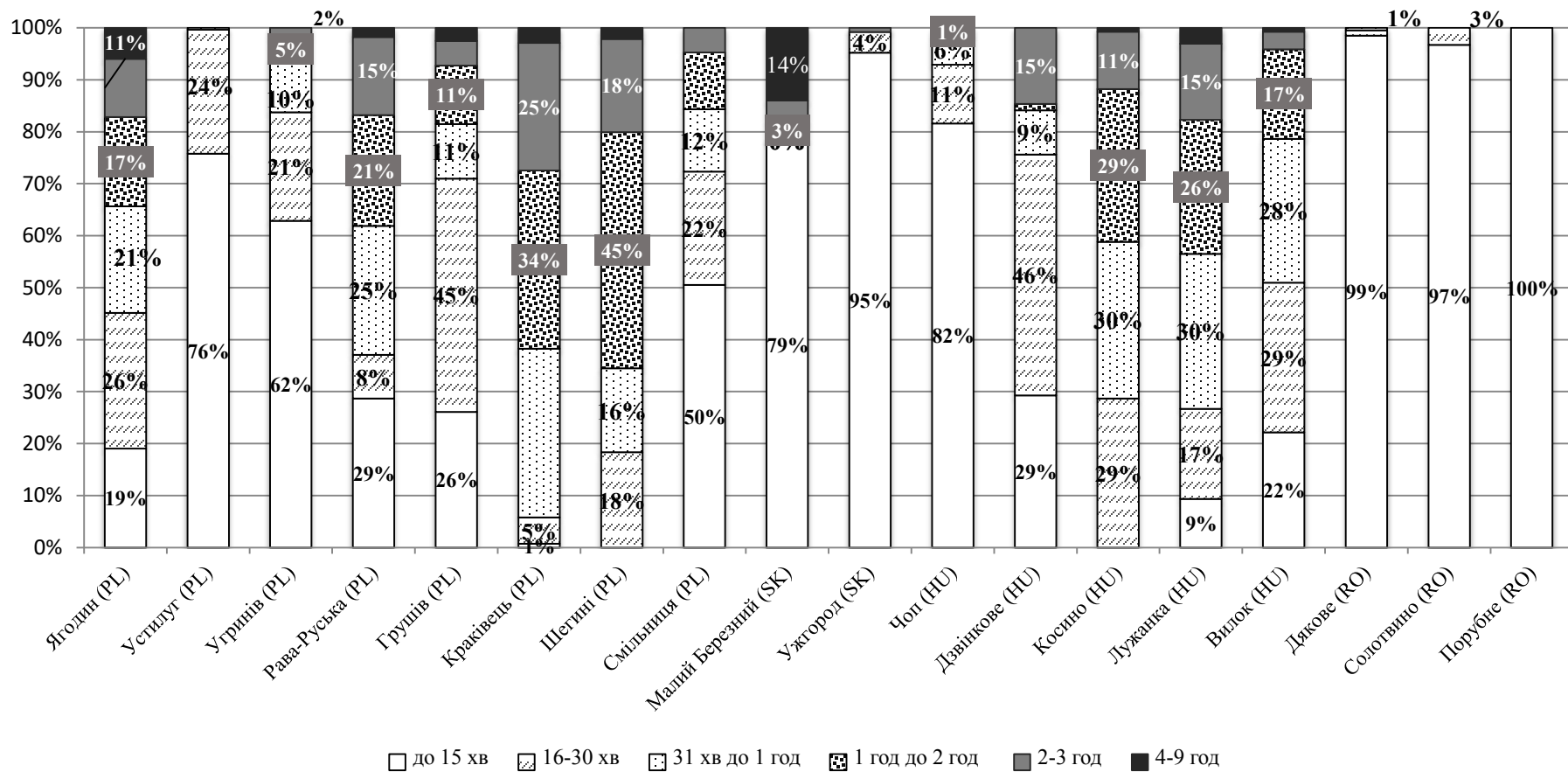


Рис. В.7. Розподіл часу очікування у категорії легкових автомобілів на в'їзді в Україну (21 липня – 26 серпня 2019 р.)

Примітка:

Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 8% випадків, «Угрінів» - 1%, «Рава-Руська» - 1%, «Грушів» - 5%, «Краківець» - 4%, «Шегині» - 2%, «Смільниця» - 4%, «Ужгород» - 13%, «Чоп» - 2%, «Дзвінкове» - 54%, «Косино» - 24%, «Лужанка» - 22%, «Вилок» - 7%, «Дякове» - 27%, «Солотвино» - 36%, «Порубне» - 20%.

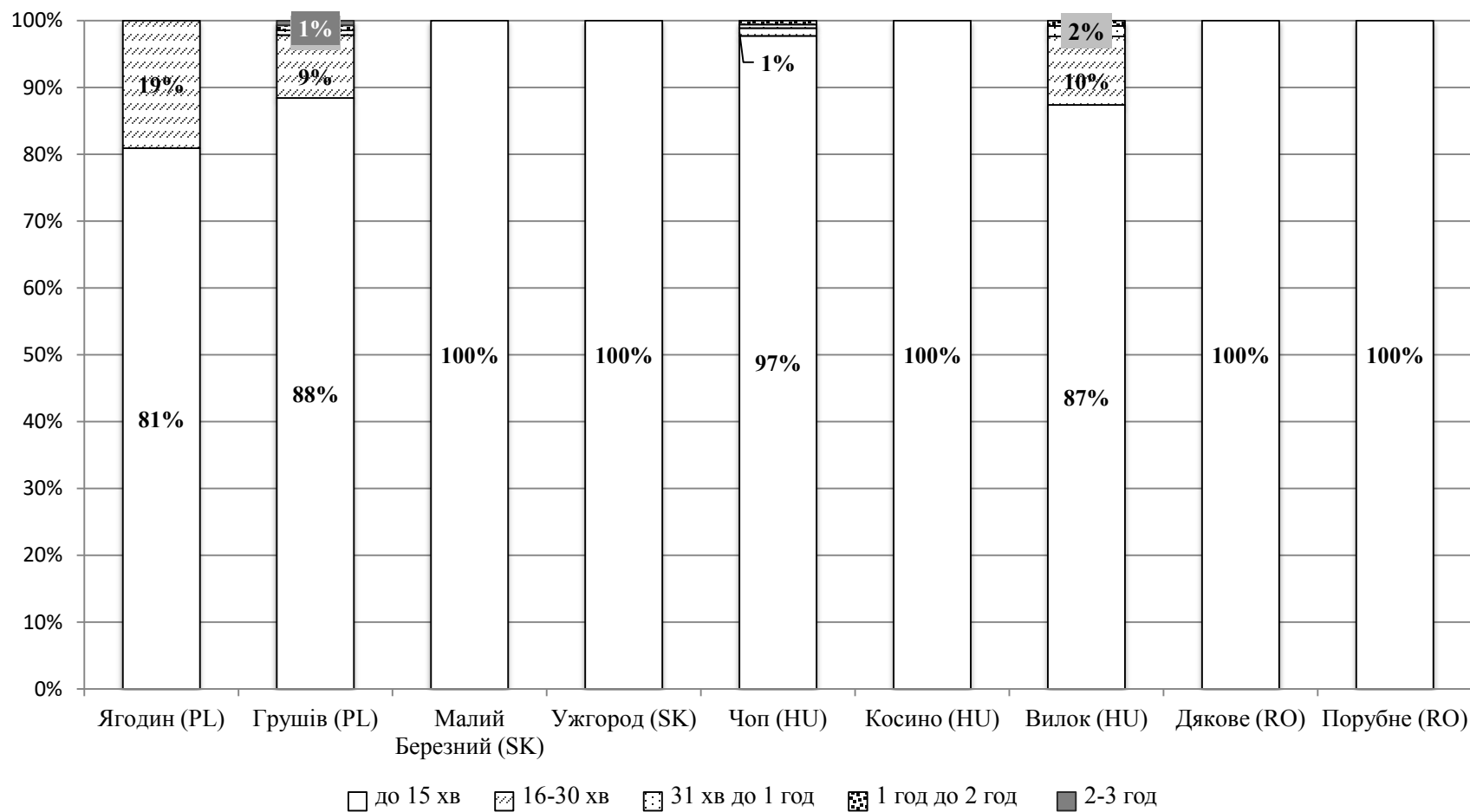


Рис. В.8. Розподіл часу очікування у категорії легкових автомобілів на в'їзді в Україну (20 березня - 28 квітня 2021 р.)

Примітка:

Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Для ПП у яких у понад 70% випадків інформація відсутня розрахунок не здійснювався («Угринів», «Устилуг», «Смільниця», «Рава-Руська», «Краківець», «Шегині», «Дзвінкове», «Лужанка», «Солотвино»)

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 31% випадків, «Грушів» - 51%, «Малий Березний» - 10%, «Ужгород» - 20%, «Чоп» - 37%, «Дзвінкове» - 54%, «Косино» - 46%, «Вилोक» - 55%, «Дякове» - 55%, «Порубне» - 1%.

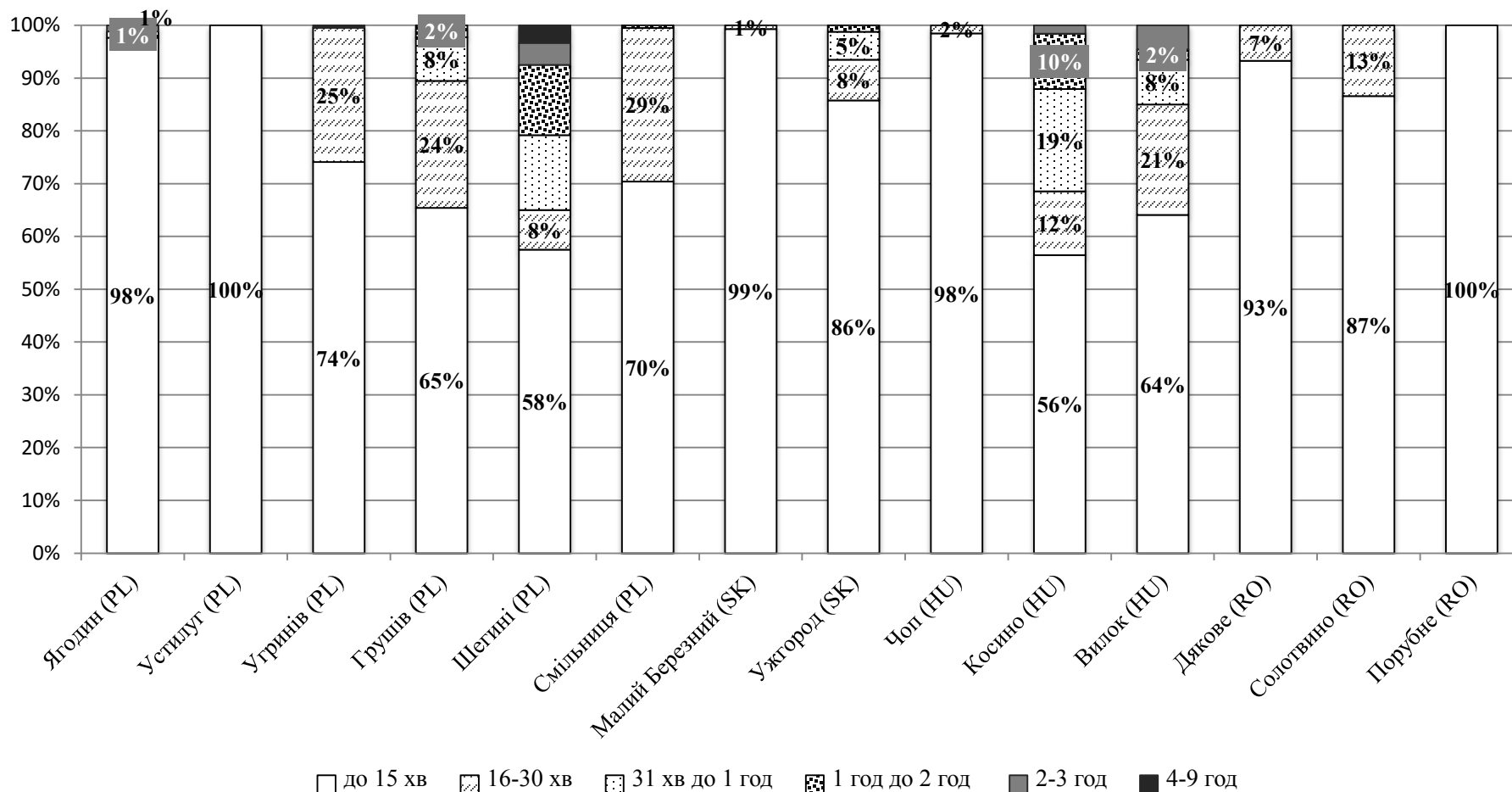


Рис. В.9. Розподіл часу очікування у категорії легкових автомобілів на в'їзді в Україну (21 липня - 26 серпня 2021 р.)

Примітка:

Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Для ПП у яких у понад 70% випадків інформація відсутня розрахунок не здійснювався («Рава-Руська», «Краківець», «Дзвінкове», «Лужанка»)

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 41% випадків, «Устилуг» - 17%, «Угринів» - 25%, «Грушів» - 54%, «Шегині» - 58%, «Смільниця» - 31%, «Малий Березний» - 2%, «Ужгород» - 14%, «Чоп» - 55%, «Косино» - 32%, «Вилок» - 47%, «Дякове» - 43%, «Солотвино» - 66%.

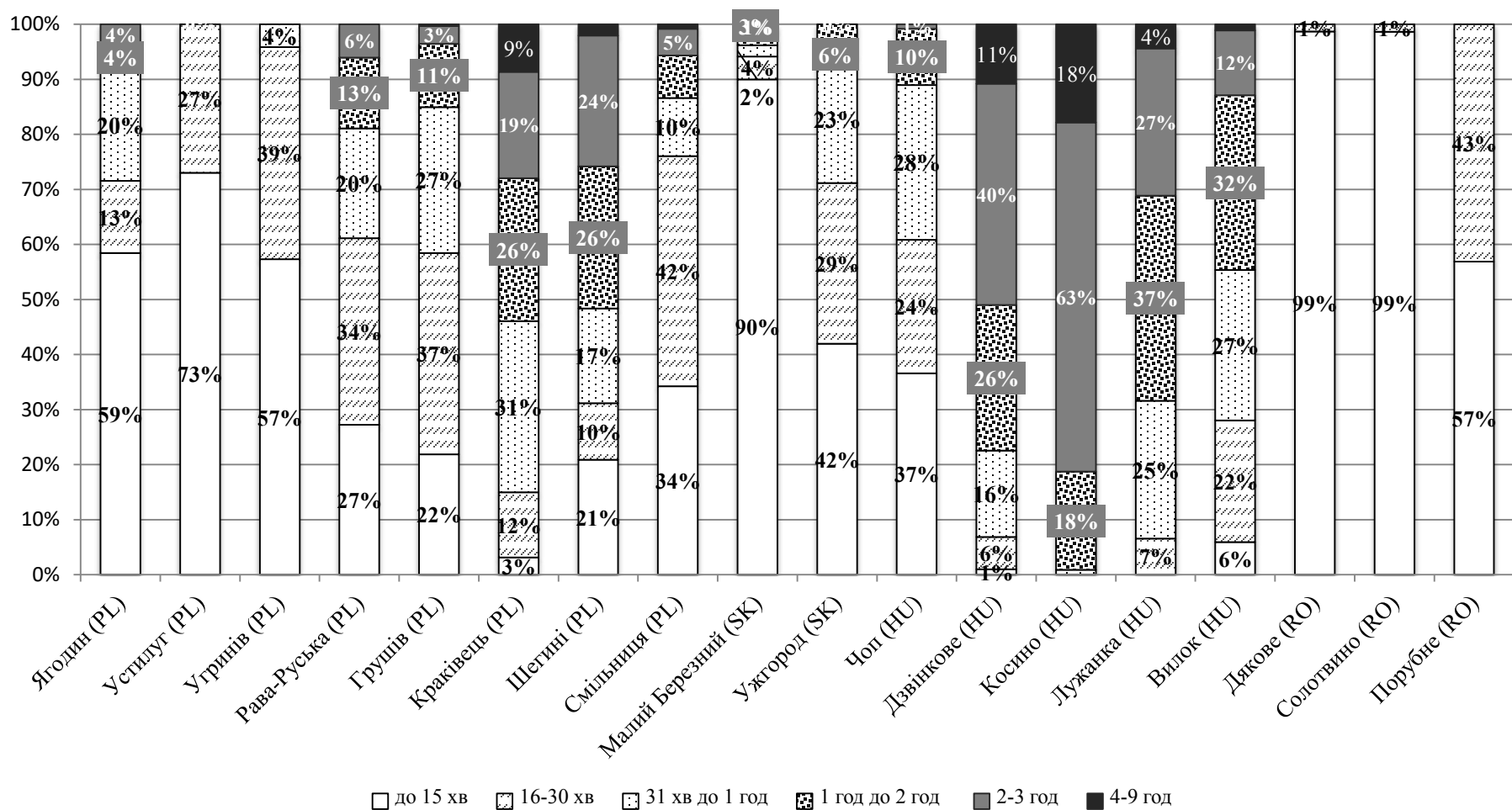


Рис. В.10. Розподіл часу очікування у категорії легкових автомобілів на виїзді з України (21 липня – 26 серпня 2019 р.)

Примітка:

Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 38% випадків, «Угринів» - 1%, «Рава-Руська» - 2%, «Грушів» - 4%, «Краківець» - 12%, «Шегині» - 16%, «Смільниця» - 14%, «Ужгород» - 6%, «Чоп» - 19%, «Дзвінкове» - 43%, «Косино» - 37%, «Лужанка» - 21%, «Вилок» - 7%, «Дякове» - 23%, «Солотвино» - 50%, «Порубне» - 12%.

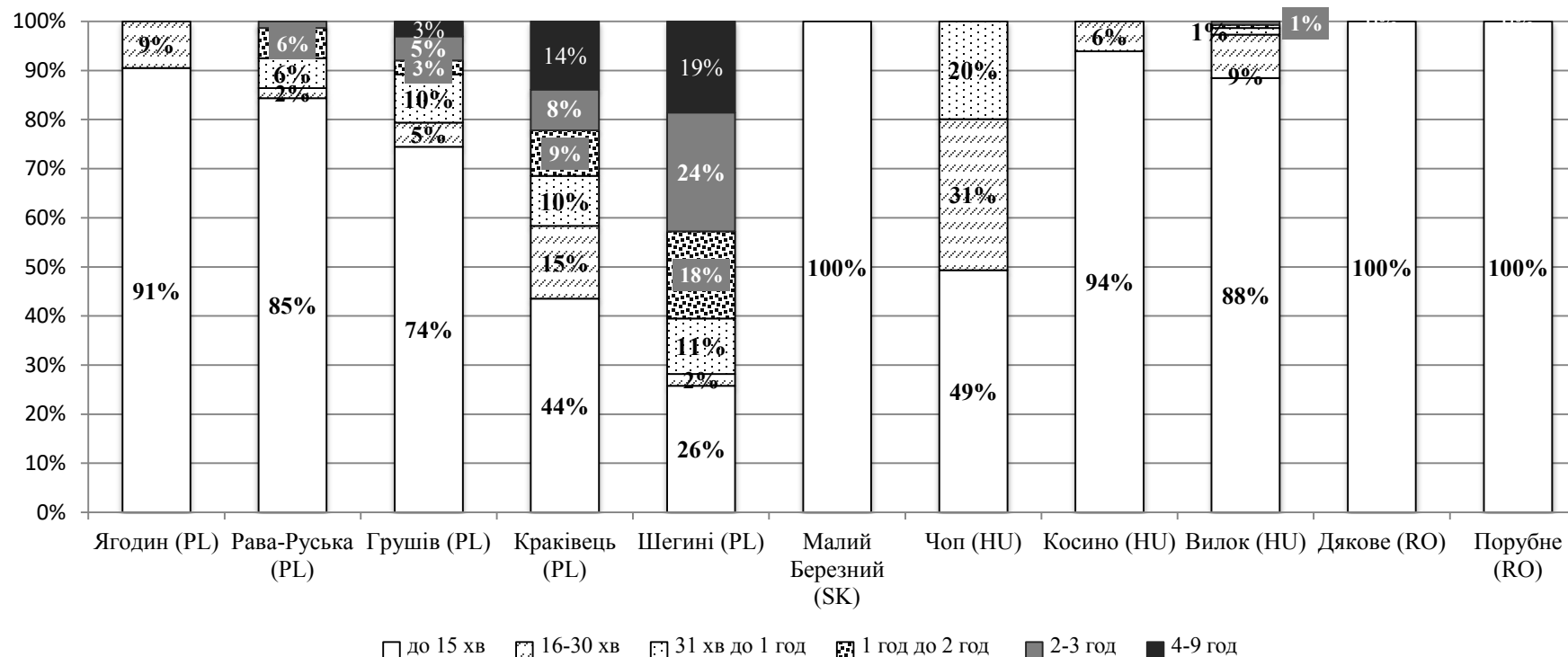


Рис. В.11. Розподіл часу очікування у категорії легкових автомобілів на виїзді з України (20 березня - 28 квітня 2021 р.)

Примітка:

Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Для ПП у яких у понад 70% випадків інформація відсутня розрахунок не здійснювався («Угринів», «Устилуг», «Смільниця», «Ужгород», «Дзвінкове», «Лужанка», «Солотвино»)

Інформація відсутня у ПП «Ягодин» у 59% випадків, «Рава-Руська» - 48%, «Грушів» - 49%, «Краківець» - 62%, «Шегині» - 56%, «Малий Березний» - 23%, «Чоп» - 41%, «Косино» - 27%, «Вилко» - 48%, «Дякове» - 52%, «Порубне» - 2%.

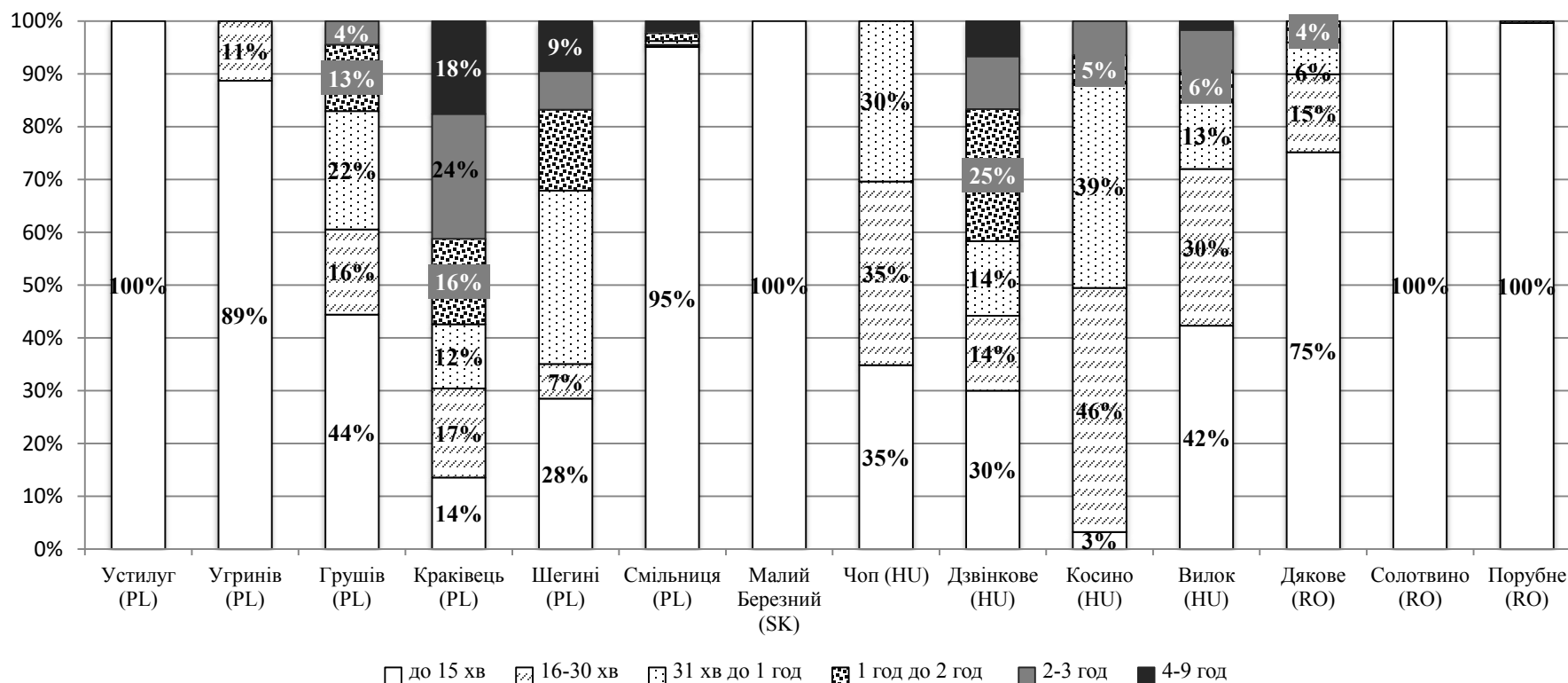


Рис. В.12. Розподіл часу очікування у категорії легкових автомобілів на виїзді з України (21 липня - 26 серпня 2021 р.)

Примітка:

Відсотки розраховані без урахування «інформація відсутня».

Для ПП у яких у понад 70% випадків інформація відсутня розрахунок не здійснювався («Ягодин», «Рава-Руська», «Ужгород», «Лужанка»)

Інформація відсутня у ПП «Устилуг» - 17% випадків, «Угринів» - 41%, «Грушів» - 22%, «Краківець» - 48%, «Шегині» - 52%, «Смільниця» - 8%, «Малий Березний» - 8%, «Чоп» - 37%, «Дзвінкове» - 34%, «Косино» - 49%, «Вилок» - 37%, «Дякове» - 48%, «Солотвино» - 67%.