

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



**РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ  
ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЕЙ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ**

**ПОРІВНЯЛЬНА СИСТЕМНА ОЦІНКА**

*науково-аналітична доповідь*

Львів - 2023

Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України. Порівняльна системна оцінка: науково-аналітична доповідь / наук. ред. Х. М. Притула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2023. 87 с.

У науково-аналітичній доповіді представлено результати дослідження сучасних тенденцій розвитку сфери вантажних перевезень в Україні та країнах ЄС. Проаналізовано міжнародні індекси оцінки рівня розвитку логістично-транспортної інфраструктури. Запропоновано методичний підхід до аналізу розвитку логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України, на основі якого визначено складові логістично-транспортної інфраструктури виходячи з основних її функцій та завдань; розраховано інтегральні індекси логістично-транспортної інфраструктури за групою показників, які характеризують відповідні структурні елементи інфраструктури; оцінено ефективність використання логістично-транспортної інфраструктури у розрізі окремих структурних елементів. Запропоновано напрями ефективної реалізації потенціалу розвитку транспортно-логістичної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону 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.

**Науковий редактор:**

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

Рекомендовано до друку Вченою радою ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» (Протокол №1 від 01.02.2023 р.)

## ЗМІСТ

|                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ВСТУП                                                                                                                                              | 4  |
| I. ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СФЕРИ<br>ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У КРАЇНАХ ЄС, ЯКІ МЕЖУЮТЬ З<br>УКРАЇНОЮ                                   | 6  |
| II. МІЖНАРОДНІ ІНДЕКСИ ОЦІНКИ РІВНЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНО-<br>ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ                                                            | 10 |
| III. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ<br>ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЕЙ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ ТА<br>УКРАЇНИ ЗАГАЛОМ               | 17 |
| IV. НАПРЯМИ ЕФЕКТИВНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ<br>ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИКОРДОННИХ<br>ОБЛАСТЕЙ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ | 68 |
| ДОДАТКИ                                                                                                                                            | 82 |

## ВСТУП

Військова агресія російської федерації проти України, блокада українських портів на Чорному морі, розірвання торговельно-економічних відносин з білоруссю та росією, масштабні руйнування та пошкодження активів підприємств, доріг, мостів, складської та перевантажувальної інфраструктури (особливо у східних та південних промислових регіонах України) спровокували масштабні енергетичну та продовольчу кризи на національному, регіональному та глобальному рівнях. Це призвело до руйнації діючого світового економічного порядку та необхідності першочергового вирішення питань безпеки логістики транспортування вантажів.

В умовах війни транспортно-логістична система країни відіграє роль не лише «кровоносною системою економіки», але й здійснює визначальний вплив на забезпечення гуманітарної, соціальної, продовольчої, енергетичної і насамперед воєнної безпеки України. Спроможність національної транспортної мережі забезпечувати надійні, своєчасні перевезення вантажів у необхідній кількості кінцевим споживачам, рівень інтегрованості національної і європейської транспортних систем на сьогодні є тими факторами, які впливають на процеси формування ризиків і у глобальному масштабі.

Глобальні трансформації у світовій торгівлі, спричинені війною в Україні, вплинули на конфігурацію наявних ланцюгів постачання. Протягом 2019-2021 рр. близько 20-25% перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні здійснювалися територією росії та білорусі; понад дві третини пропущених товарів (у натуральному виразі) через митний кордон України реалізовано через морські пункти пропуску. Відтак протягом 2022 року порівняно з попереднім роком через митний кордон України з країнами ЄС пропущено на 21% більше транспортних засобів (зокрема, з Румунією - на 64%)<sup>1</sup>. Автомобільний транспорт став лідером за обсягом завезеного в країну імпорту (близько 11 млн тонн), а залізничний транспорт посів друге місце – близько 10 млн тонн<sup>2</sup>.

У коротко- та довгостроковій перспективі очікується подальше нарощення обсягів міжнародних та транзитних вантажопотоків у напрямі ЄС. Протягом 2022 року український експорт повністю переорієнтувався на ЄС. Згідно даних, опублікованих на сервісі «Дія. Бізнес», у 2022 році ЄС був найбільшим торговим партнером України; його експортна частка суттєво зросла – із 40,4% на початок 2022 року до 68,8% у листопаді 2022 року. Практично третина всього експорту до ЄС припадає на країни-сусіди: експорт до Польщі склав \$6,2 млрд, або 15,2%, до Румунії - \$3,5 млрд, або 8,6%, до Угорщини - \$2,1 млрд і 5,2%. Формування

<sup>1</sup> Статистика та реєстри. URL: <https://customs.gov.ua/en/statistika-ta-reiestri#statistika>

<sup>2</sup> Торівля-2022: третину імпорту товарів в Україну привезли міжнародні автомобільні перевізники URL: <https://mtu.gov.ua/news/33944.html>

транзитних потоків визначатиметься активним розвитком нових ініціатив з формування нових міжнародних транспортних коридорів (далі МТК) на зміну наявним МТК в умовах геополітичного переформатування. Однією з небагатьох альтернатив транзитному руху за основним мультимодальним маршрутом «Нового Шовкового шляху», який проходив транзитом через росію та білорусію, нині є Середній коридор (через Казахстан, Азербайджан і Грузію).

Процеси нарощування експорту продовольчих товарів сухопутним транспортом із залученням річкових портів, переорієнтації на європейські ринки збуту, прийняття Регламенту 2022/870 від 30 травня 2022 року щодо тимчасового відкриття європейського ринку для товарів, які походять з України, значно посилили інтенсивність вантажопотоків через ділянку кордону Україна-ЄС. Стрімке зростання обсягів залізничних та автомобільних вантажних перевезень у напрямку Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії суттєво збільшує навантаження на транспортну та прикордонну інфраструктуру прикордонних областей Західного регіону України. У таких умовах наявна пропускна спроможність транспортно-логістичної інфраструктури є недостатньою: перед пунктами пропуску утворюються кількадевні черги, поставки є несвоєчасні та важкопрогнозовані, загострюються питання екологічної безпеки через відсутність організованих місць відпочинку для водіїв вантажівок тощо.

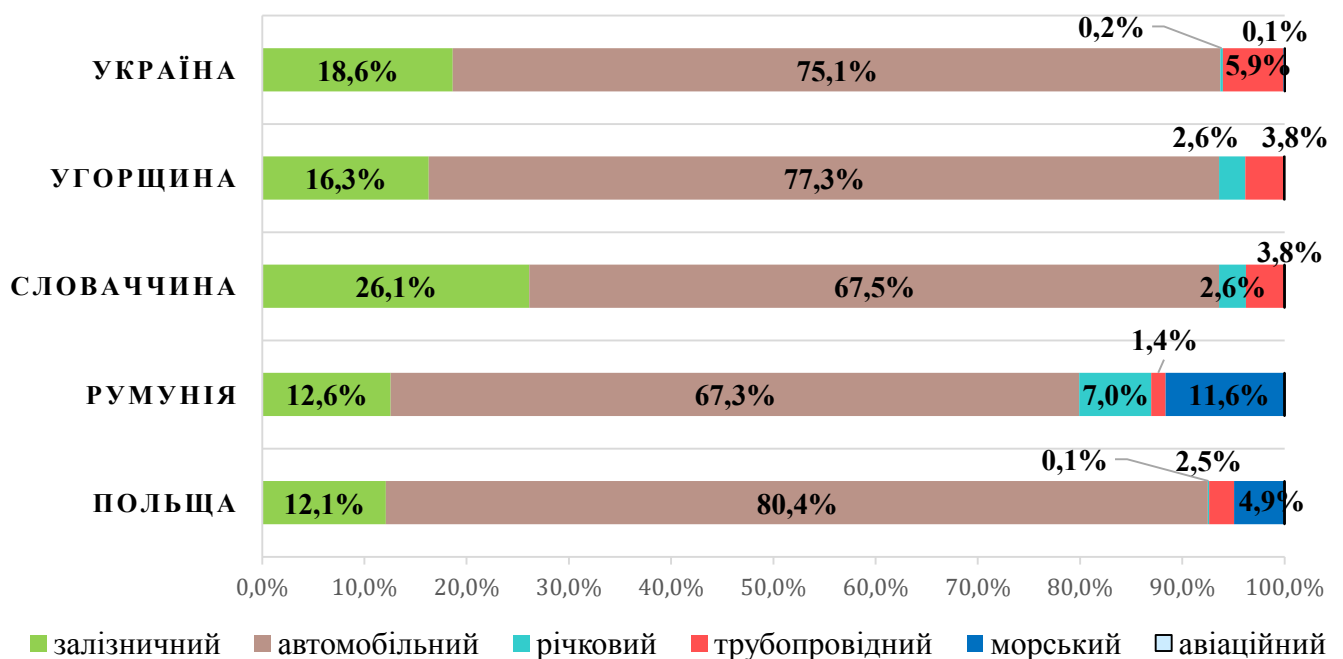
Відтак виникає необхідність оцінки реального стану розвитку логістично-транспортної інфраструктури України і насамперед її прикордонних регіонів та потенціалу її розвитку з урахуванням нових реалій та сучасних викликів.

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

Авторський колектив: Заїка О.О.; к.е.н. Калат Я.Я.; Кирик І.М.; к.соц.н. Максименко А.О.; д.е.н., с.н.с. Притула Х.М.; к.е.н., доц. Томашик Л.С.

## I. ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНИХ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ СФЕРИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У КРАЇНАХ ЄС, ЯКІ МЕЖУЮТЬ З УКРАЇНОЮ

У структурі вантажних перевезень країн-членів ЄС на автомобільний транспорт припадає понад 2/3 всіх перевезень і протягом 2010-2021 рр. цей вид транспортування залишається незмінним лідером. Зокрема у 2010 р. на автомобільний транспорт припадало 75,7% перевезень, а у 2021 р. - 77,4 %. Значну частку у вантажних перевезеннях займає автомобільний транспорт і у країнах ЄС, які межують з Україною. При цьому частка вантажів, перевезених автомобільним транспортом польських перевізників у загальному обсязі вантажних перевезень ЄС, коливалася в межах 10-12% протягом 2013-2020 рр. Частка залізничного транспорту у перевезенні вантажів в усіх досліджуваних країнах була меншою 20%. Винятком є Словаччина, у якій залізничний транспорт здійснює перевезення 26,1% всіх вантажів. В Україні частка залізничного транспорту у перевезенні вантажів є співмірною з його часткою в Угорщині (див. рис. 1).



**Рис. 1. Структура вантажних перевезень за видами транспорту у окремих країнах ЄС та Україні у 2021<sup>3</sup>, %**

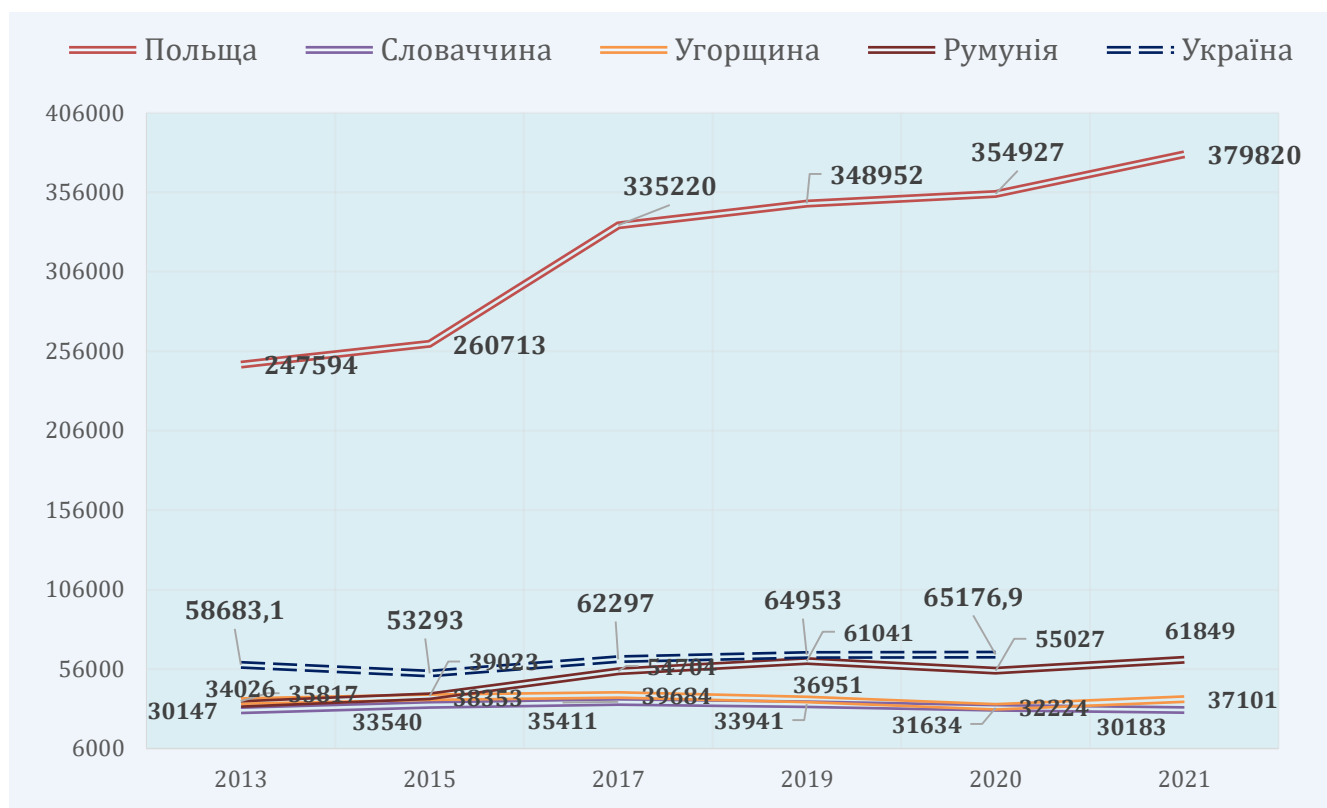
Джерело: Євростат, Державна служба статистики України

Авіаційний, морський та річковий транспорт займають менше 1% у структурі вантажних перевезень України. На авіаперевезення припадає менше 1% і у суміжних з Україною країнах-членах ЄС. У Румунії на річковий транспорт припадає 7% перевезених вантажів. І це найбільша частка серед суміжних країн-

<sup>3</sup> Дані по Україні наведені станом на 2020 рік

членів ЄС. Також у Румунії є достатньо вагомою роль морського транспорту у перевезенні вантажів – 11,6%.

Чверть усього вантажообороту автомобільним транспортом серед країн ЄС припадає на Польщу. Протягом 2013-2020 рр. динаміка нарощення обсягів вантажообороту автомобільним транспортом у Польщі є позитивною; його частка зросла з 17% до 26% усього вантажообороту автомобільного транспорту у ЄС. Частки Словаччини, Угорщини та Румунії у вантажообороті автомобільним транспортом у ЄС є незначна і коливається на рівні 2-3% протягом зазначеного періоду (див. рис. 2).



**Рис. 2. Динаміка вантажообороту автомобільним транспортом у суміжних країнах-членах ЄС, 2013-2021 рр., млн. тонно-кілометрів<sup>4</sup>**

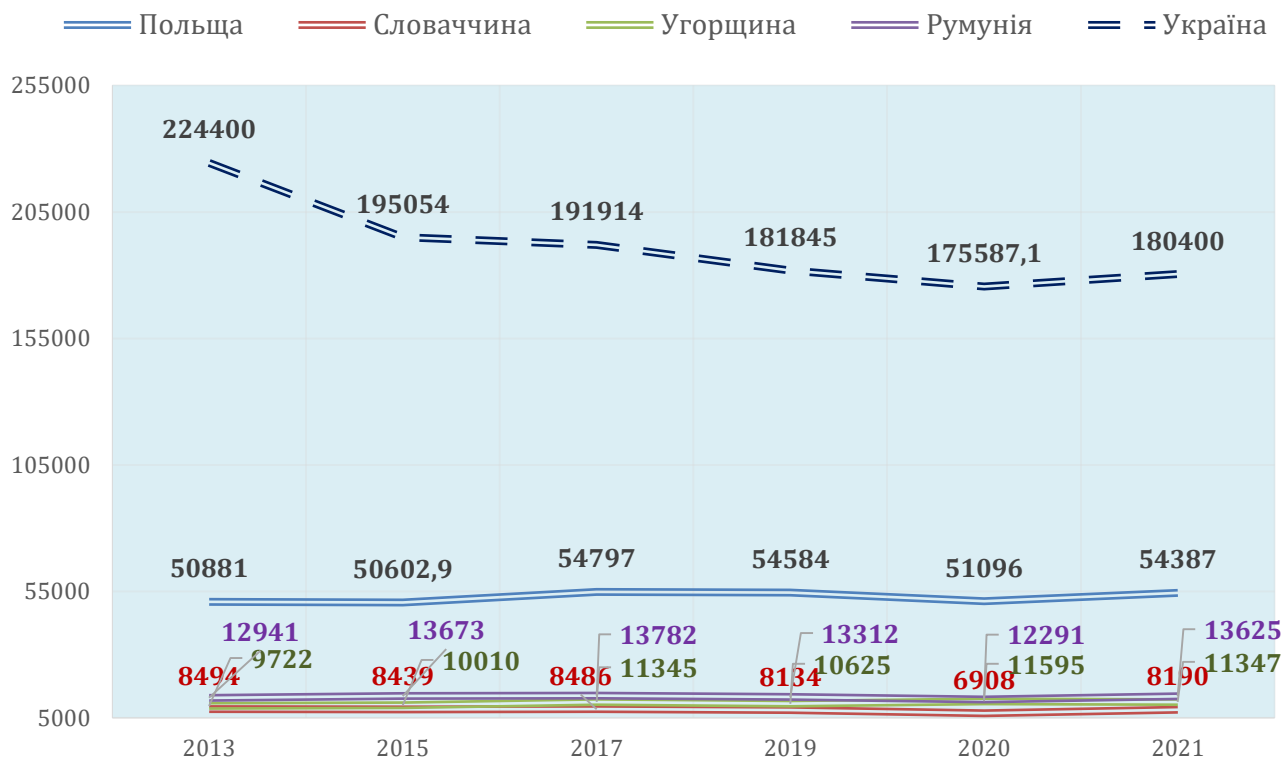
Джерело: Євростат, Державна служба статистики України

Серед країн ЄС, які межують з Україною, Польща теж лідирує за обсягами вантажообороту залізничним транспортом. Водночас, незважаючи на спадну тенденцію протягом 2013-2020 рр. вантажооборот залізничного транспорту в Україні є кратно більшим порівняно із суміжними країнами ЄС. Для прикладу в Україні він у 3,3 рази більший, ніж у Польщі (станом на 2021 р.) (див. рис. 3).

Середня відстань перевезень вантажів автомобільним транспортом у ЄС складає близько 140 км. У Польщі цей показник незмінно зростає протягом останніх семи років і станом на 2021 р. склав 240 км. Натомість для Угорщини

<sup>4</sup> Дані по Україні наведені станом на 2020 рік

характерним є скорочення середньої відстані автомобільних перевезень. Середня відстань перевезення вантажів для цих країн перевищує середній показник для ЄС.



**Рис. 3. Динаміка вантажообороту залізничним транспортом в Україні та суміжних країнах-членах ЄС, 2013-2020 рр., млн. тонно-кілометрів**

Джерело: Євростат, Державна служба статистики України

В Україні середня відстань перевезень автотранспортними підприємствами у 2021 р. становила 176 км (див. табл. 1).

**Таблиця 1**

**Середня відстань перевезень вантажів автомобільним транспортом, км**

|                                         | 2014 | 2019 | 2020 | 2021  | Темп приросту, 2014-2021 рр. |
|-----------------------------------------|------|------|------|-------|------------------------------|
| <b>ЄС-27</b>                            | 123  | 135  | 139  | 140,7 | 14,4%                        |
| <b>Польща</b>                           | 193  | 232  | 237  | 240   | 24,4%                        |
| <b>Словаччина</b>                       | 220  | 262  | 249  | 195   | -11,3%                       |
| <b>Угорщина</b>                         | 194  | 182  | 171  | 169   | -12,9%                       |
| <b>Румунія</b>                          | 184  | 238  | 206  | 202   | 9,8%                         |
| <b>Україна</b>                          |      |      |      |       |                              |
| <i>автомобільним транспортом</i>        | 49   | 57   | 53   | n/a   | 8,2%                         |
| <i>автотранспортними підприємствами</i> | 158  | 159  | 182  | 176   | 11,4%                        |

Джерело: Євростат, Державна служба статистики України



Україна значно відстає від країн ЄС за показниками щільності автомобільних доріг та часткою швидкісних доріг. У 2020 р. довжина мережі автомагістралей у 27 країнах-членах ЄС становила близько 74 500 км. Протягом останніх років спостерігається позитивна динаміка розвитку мережі автомагістралей<sup>5</sup>. У 1,5-2,5 рази нижчою є і щільність залізничних колій в Україні. Частка електрифікованих колій складає 47% (див. табл. 2).

**Таблиця 2**

**Характеристика транспортної інфраструктури в окремих країнах ЄС та України у 2021 р.**

|                                                                                                                   | Польща        | Словаччина   | Угорщина       | Румунія      | Україна       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|----------------|--------------|---------------|
| Довжина доріг, км                                                                                                 | 429816        | 44746        | 214650         | 85268        | 161800        |
| у тому числі:<br><i>з твердим покриттям, км</i>                                                                   | <i>315513</i> | <i>38085</i> | <i>79578.4</i> | <i>68551</i> | <i>158400</i> |
| Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км <sup>2</sup> території | 978           | 777          | 855            | 288          | 262           |
| Довжина автомагістралей, км                                                                                       | 1761          | 849          | 1859,5         | 931          | 15            |
| Довжина залізничних колій, км                                                                                     | 19287         | 3626         | 7889           | 10764        | 19787         |
| <i>з них електрифікованих, км</i>                                                                                 | <i>12101</i>  | <i>1585</i>  | <i>3221</i>    | <i>4035</i>  | <i>9319</i>   |
| Щільність залізничних колій, км на 1 тис. км <sup>2</sup> території                                               | 59,8          | 73,9         | 84,8           | 45,2         | 32,8          |
| Довжина внутрішніх водних шляхів, км**                                                                            | 3768          | 172          | 1860           | 2763         | 1900*         |
| Довжина внутрішніх водних каналів, км***                                                                          | 333,7         | 39           | 173            | 182          | n/a           |

Джерело: Євростат, Статистика Польщі, Державна служба статистики України

Примітки: \* Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів

\*\* - дані за 2020 р. для країн ЄС

\*\*\* - дані за 2019 р. для країн ЄС

n/a – дані відсутні

<sup>5</sup> Total length of motorways in Europe (EU-28/EU-27) from 1990 to 2020. URL: <https://www.statista.com/statistics/449781/europe-eu-28-timeline-of-total-motorway-length/#statisticContainer>

## II. МІЖНАРОДНІ ІНДЕКСИ ОЦІНКИ РІВНЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

На сьогодні універсальним інструментом оцінки рівня розвитку логістичної інфраструктури на рівні країн є Індекс ефективності логістики (LPI — Logistics performance index). Зазначений індекс розраховується Світовим Банком кожні два роки, починаючи з 2010 р., та дозволяє оцінити легкість здійснення поставок товарів та розвиток торговельної логістики на національному та міжнародному рівнях.

**Міжнародний Індекс ефективності логістики (International LPI)** надає якісну характеристику країни за шістьма компонентами логістичної діяльності. Оцінку здійснюють професіонали-логісти з країн-торговельних партнерів, які працюють за межами країни, яку оцінюють.

LPI визначається на основі стандартизованої онлайн-анкети і базується на результатах опитувань переважно міжнародних (транснаціональних) логістичних компаній. Значення компонентів LPI коливаються від 1 до 5, де «1» вказує на нижчі показники логістики, а «5» - на високі показники логістики. Основні компоненти Міжнародного LPI та їх вагові коефіцієнти зазначені у таблиці 3.

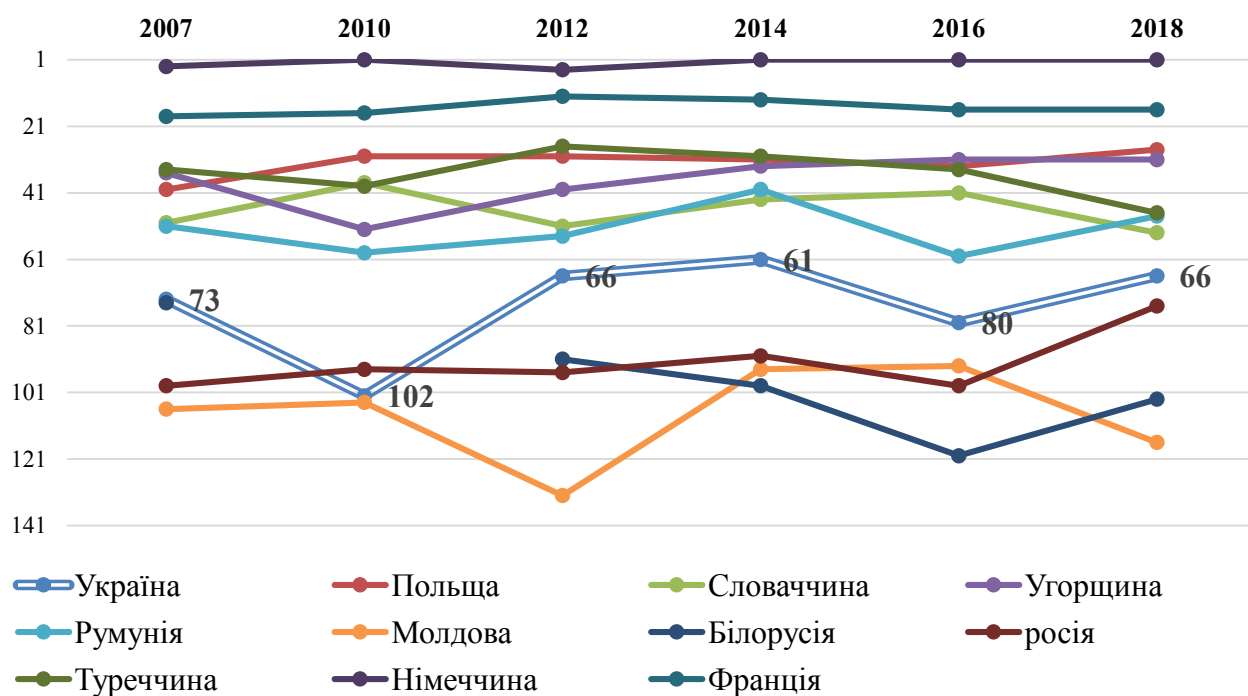
Таблиця 3

Основні компоненти Міжнародного LPI та їх вагові коефіцієнти

| №  | Компонент                                                             | Опис                                                                                             | Вага |
|----|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1. | Митниця (Customs)                                                     | ефективність митного та прикордонного управління                                                 | 0,4  |
| 2. | Інфраструктура (Infrastructure)                                       | якість транспортної інфраструктури, напр. порти, залізниці, дороги, інформаційні технології      | 0,42 |
| 3. | Міжнародні перевезення (International shipments)                      | простота організації доставки за конкурентними цінами                                            | 0,40 |
| 4. | Компетентність та якість логістики (Logistics quality and competence) | якість логістичних сервісів                                                                      | 0,42 |
| 5. | Відстежуваність (Tracking and tracing)                                | можливість відстежувати відправлення                                                             | 0,41 |
| 6. | Своєчасність (Timeliness)                                             | час, з якою відправлення досягає замовника в межах запланованих або очікуваних термінів доставки | 0,40 |

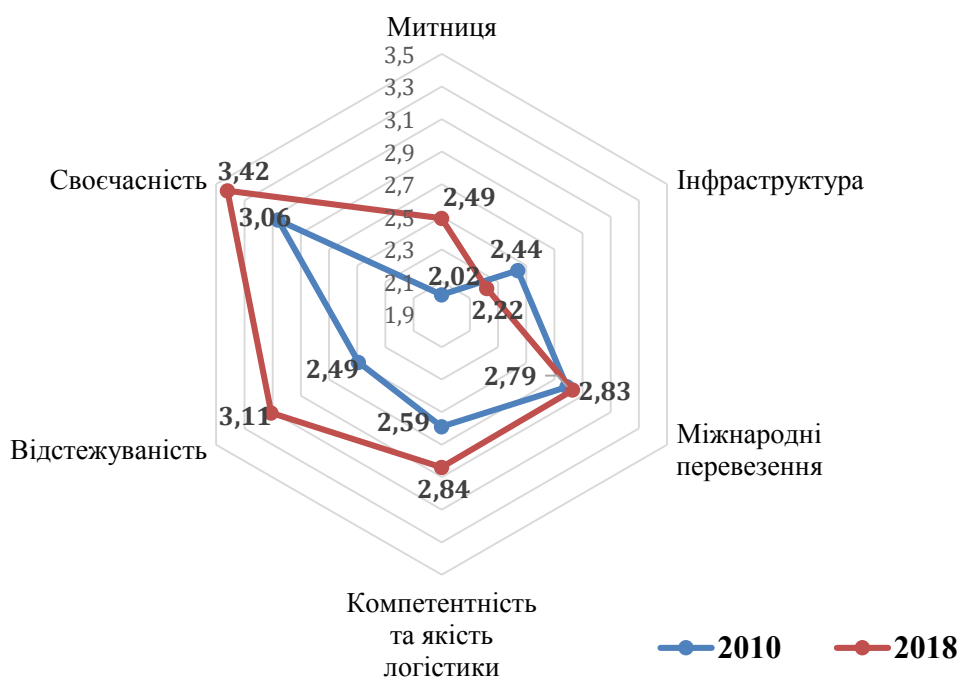
Джерело: The Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/>

Значення зазначеного індексу для України протягом 2010-2018 рр. засвідчує про наявність змінних тенденцій розвитку логістичної сфери у країні. Найбільший прогрес країна продемонструвала у 2010-2012 рр., коли протягом двох років піднялася з 102 до 66 позиції серед 155 країн (див. рис. 4).

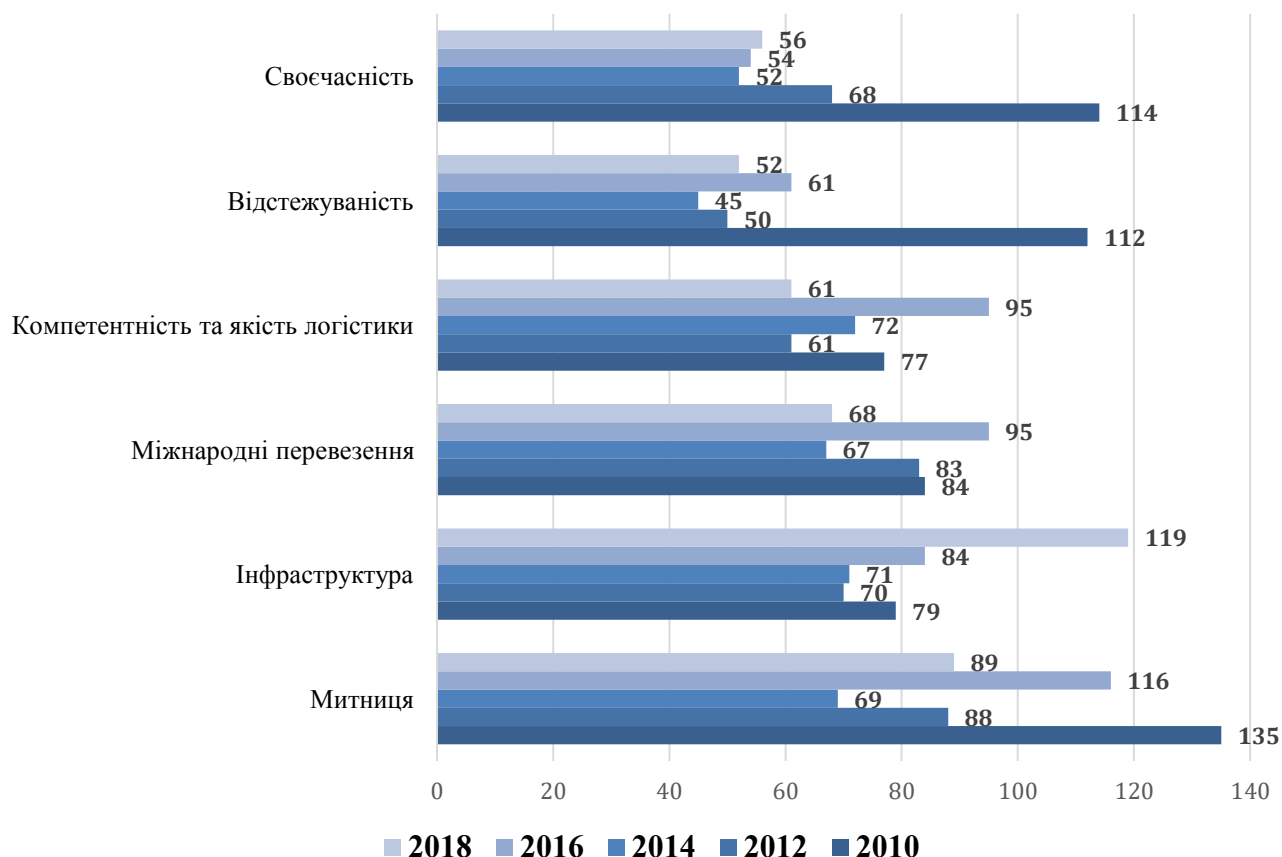


**Рис. 4. Рейтинг окремих країн за Міжнародним LPI у 2010-2018 рр., місце у рейтингу**  
Джерело: The Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/>

При цьому у розрізі компонентів індексу прогрес України спостерігається практично за ними всіма, окрім інфраструктури. У 2010 р. середній бал компоненти «інфраструктура» був 2,44, а у 2018 р. - зменшився до рівня 2,22. За компонентом «міжнародні перевезення» Україна демонструє достатню стабільну оцінку. Натомість, такі компоненти як «своєчасність» та «відстежуваність» зазнали суттєвого покращення (див. рис. 5-6).



**Рис. 5. Оцінка України за основними компонентами Міжнародного LPI за 5-ти бальною шкалою у 2010 р. та 2018 р., бали**  
Джерело: The Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/>



**Рис. 6. Рейтинг України за компонентами Міжнародного LPI у 2010-2018 рр., місце у рейтингу**

Джерело: The Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/>

**Національний Індекс ефективності логістики (Domestic LPI)** включає кількісну та якісну оцінку логістичного середовища країн. Зазначена оцінка здійснюється респондентами, які працюють у країні, та включає такі компоненти:

1. Інфраструктура (Infrastructure);
2. Сервіси (Services);
3. Час та процедури на кордоні (Border procedures and time);
4. Надійність ланцюгів постачання (Supply chain reliability).

**З метою оцінки привабливості окремих транспортних коридорів розробляються методики**, які дозволяють оцінити привабливість маршрутів у порівнянні з конкурентними/альтернативними маршрутами, визначити «реальні вподобання» при прийнятті транспортними операторами рішень про вибір маршруту транспортування, розробити рішення для покращення привабливості коридора для вантажних операторів, пріоритизувати дії з найбільшим впливом на покращення привабливості маршруту, проводити періодичний моніторинг змін індексу привабливості маршруту. Така методологія розроблена для розрахунку індексу привабливості транспортного коридору TRACEKA для автомобільного транспорту.

Основні критерії привабливості маршруту наведено у таблиці 4.

**Критерії привабливості з позиції вибору маршруту транспортним оператором**

| Критерій             | Характеристика                                                                                                                                 |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Час                  | Час транспортування, необхідний для просування вантажу з пункту походження до пункту кінцевої доставки                                         |
| Вартість             | Вартість транспортування, необхідна для забезпечення просування вантажу з пункту походження до пункту кінцевої доставки                        |
| Надійність           | Надійність транспортування як необхідна попередня передумова сучасного рівня логістичного забезпечення перевізного процесу у світовій торгівлі |
| Безпека і збереження | Безпека і збереження вантажу як необхідна попередня передумова сучасного рівня логістичного забезпечення перевізного процесу                   |

Джерело: TRACECA Route Attractiveness indeX – TRAX. URL: [www.traceka-org.org](http://www.traceka-org.org)

Методологія передбачає чотири основних кроки:

- Збір даних відбувався на основі «Щоденників водіїв», які складаються на основі реальних перевезень низкою транспортних операторів;

- Інтерв'ювання з представниками транспортного сектору (перевізниками та операторами) і грузовими експедиторами в Європі, на Кавказі, у Центральній Азії. Це дозволило отримати критерії прийняття рішення щодо вибору того чи іншого маршрута, отримати питому вагу таких критеріїв як вартість та час доставки, надійність процесу, безпека для бізнесу, шляхом парної порівняльної оцінки даних критеріїв, виміряти у кількісній формі безпеку та збереженість (ризик) тощо;

- Здійснення розрахунків. Кожний маршрут був розділений на обґрунтовану кількість ділянок та вузлів вздовж всього коридору (ділянки - це автомобільні дороги чи паромні лінії, вузли – це кордони, порти, навантажувальні пункти, логістичні пункти тощо). Індекс маршрутів складається з двох субіндексів: субіндексу ділянок та субіндексу вузлів. Індекс ділянок маршрутів розраховується як сума основних критеріїв для ділянок (приведена вартість транспортування, приведена вартість часу, приведена вартість надійності та приведена вартість безпеки), помножена на питому вагу кожного з цих критеріїв. Індекс вузлів маршрутів розраховується як сума основних критеріїв для вузлів (середні загальні платежі у вузлі, вартість часу у вузлі, вартість надійності), помножених на питому вагу кожного з цих критеріїв для вузлів. З огляду на різну довжину порівнюваних маршрутів, значення Індексу приведено до довжини коридору для зрівноваження порівнювальних величин;

- Аналіз індексу на основі результатів розрахунків за всіма критеріями у розрізі ділянок та вузлів. Питома вага зазначених критеріїв наведена у таблиці 5.

Таблиця 5

## Питома вага критеріїв

| Критерії         | Питома вага |            |
|------------------|-------------|------------|
|                  | Для ділянок | Для вузлів |
| Вартість         | 13%         | 22%        |
| Час              | 17%         | 29%        |
| Надійність       | 29%         | 49%        |
| Безпека (Ризики) | 41%         | -          |

Джерело: TRACECA Route Attractiveness index – TRAX. URL: [www.traceca-org.org](http://www.traceca-org.org)

Інфраструктура виступає об'єктом дослідження і при оцінці Індексу глобальної конкурентоспроможності (**Global Competitiveness Index**). Будучи одним із компонентів «Основні вимоги» (basic requirement) вона оцінюється за такими складовими, як: якість доріг, залізниць, інфраструктури портів та аеропортів. А у версії 4.0 у 2019 р. за такими компонентами – з'єднуваність доріг, їх якість, щільність залізничних колій, ефективність залізничних сервісів, а також сервісів у портах та аеропортах.

У 2018 р. порівняно із 2013 р. в Україні загалом погіршилась якість інфраструктури в цілому. Оцінка якості автомобільних доріг майже не змінилася, а от залізничної інфраструктури – істотно зменшилась (див. табл. 6).

Таблиця 6

**Оцінка та рейтинг України за компонентом «Інфраструктура»  
Індексу глобальної конкурентоспроможності**

| Складові                                         | The Global Competitiveness Report 2013-2014 |                          | The Global Competitiveness Report 2017-2018 |                          |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|--------------------------|
|                                                  | Значення                                    | Рейтинг (позиція) зі 148 | Значення                                    | Рейтинг (позиція) зі 137 |
| Якість інфраструктури загалом                    | 4,4                                         | 70                       | 3,6                                         | 88                       |
| Якість доріг                                     | 2,1                                         | 144                      | 2,4                                         | 130                      |
| Якість залізничної інфраструктури                | 4,5                                         | 25                       | 3,9                                         | 37                       |
| Якість інфраструктури у портах                   | 3,7                                         | 94                       | 3,5                                         | 93                       |
| Якість інфраструктури для авіаційного транспорту | 3,8                                         | 105                      | 4,0                                         | 92                       |

Джерело: за даними The Global Competitiveness Report. URL: <https://www.weforum.org/reports>

У 2019 р. Україна відставала від Польщі, Словаччини, Угорщини за показником «з'єднуваності доріг», водночас була майже на рівні з Румунією. За показником «якість дорожньої інфраструктури» країна посідала 114 позицію із 141 країн, і була оцінена у 3 бали, що є нижче середнього рівня. За щільністю залізничних колій Україна посідала 25 місце, відстаючи від сусідніх країн-членів ЄС. Натомість за показником ефективності залізничних сервісів Україна

випередила усі суміжні країни ЄС, а також Молдову та Туреччину. За показником зв'язності аеропортів країна посіла 53 місце та випередила Словаччину, Угорщину, Румунію, Молдову, однак ще не досягла рівня Польщі (38 місце) та Туреччини (14 місце). Водночас за показником ефективності авіа-сервісів Україна є значно позаду своїх сусідів (101 місце), випередивши лише Словаччину (див. табл. 7).

У грудні 2020 р. Світовий Економічний Форум опублікував спеціальне видання Звіту про Глобальну Конкурентоспроможність «Як країни розвиваються на шляху до відновлення»<sup>6</sup>, присвячене питанням визначення пріоритетів для відновлення та відродження, а також основних складових трансформації до нових економічних систем, які поєднують цілі «продуктивність», «люди» та «планета». Спалах пандемії COVID-19 не лише призвів до глобальної кризи охорони здоров'я та глибокої економічної рецесії - глибшої, ніж спад під час фінансових криз 2008–2009 років, але й створив атмосферу глибокої невизначеності щодо майбутніх перспектив.

Однією з пост-пандемічних тенденцій розвитку міжнародних ринків є зменшення відкритості торгівлі та міжнародного переміщення людей. На етапі відновлення, так і на етапі трансформації країни повинні закладатися основи для кращого балансу між міжнародним рухом товарів і людей і забезпеченням місцевого процвітання та стратегічної місцевої стійкості у ланцюгах постачання. У сфері розвитку транспортних мереж особливий акцент робиться на впровадженні розумних та енергоефективних транспортних технологій.

---

<sup>6</sup> The Global Competitiveness Report. Special edition 2020. How Countries are Performing on the Road to Recovery. URL: <https://www.exy.gov.org/reports?year=2020#filter>

Таблиця 7

## Оцінка та рейтинги окремих країн за складовими транспортної інфраструктури у 2019 р.

| Складові                                                           | Україна  |                      | Польща    |                      | Словаччина |                      | Угорщина |                      | Румунія  |                      | Молдова  |                      | Туреччина |                      |
|--------------------------------------------------------------------|----------|----------------------|-----------|----------------------|------------|----------------------|----------|----------------------|----------|----------------------|----------|----------------------|-----------|----------------------|
|                                                                    | Значення | Рейтинг<br>(позиція) | Значення  | Рейтинг<br>(позиція) | Значення   | Рейтинг<br>(позиція) | Значення | Рейтинг<br>(позиція) | Значення | Рейтинг<br>(позиція) | Значення | Рейтинг<br>(позиція) | Значення  | Рейтинг<br>(позиція) |
| З'єднуваність доріг<br>(оцінка 0-100 (найкраща))                   | 78.2     | 59                   | 88.0      | 32                   | 83.5       | 45                   | 86.2     | 37                   | 79.3     | 55                   | 76.0     | 70                   | 87.1      | 34                   |
| Якість дорожньої інфраструктури<br>(оцінка 0-7 (найкраща))         | 3.0      | 114                  | 4.3       | 57                   | 4.0        | 72                   | 4.0      | 71                   | 3.0      | 119                  | 2.6      | 129                  | 5.0       | 31                   |
| Щільність залізничних колій,<br>км/1000 км <sup>2</sup>            | 37.3     | 25                   | 60.5      | 13                   | 75.4       | 10                   | 80.0     | 9                    | 46.8     | 19                   | 35.0     | 27                   | 13.3      | 52                   |
| Ефективність залізничних сервісів<br>(оцінка 0-7 (найкраща))       | 4.2      | 34                   | 3.9       | 45                   | 4.0        | 39                   | 3.8      | 46                   | 2.8      | 76                   | 3.0      | 69                   | 3.5       | 56                   |
| Зв'язність аеропортів                                              | 68,844.5 | 53                   | 114,416.4 | 38                   | 6,351.2    | 111                  | 52,147.1 | 62                   | 59,903.7 | 57                   | 10,407.5 | 95                   | 558,459.1 | 14                   |
| Якість авіа сервісів<br>(оцінка 0-7 (найкраща))                    | 4.0      | 101                  | 4.8       | 61                   | 3.8        | 108                  | 4.6      | 70                   | 4.6      | 71                   | 4.4      | 82                   | 5.4       | 31                   |
| Лінійне (регулярне) судноплавство<br>(оцінка 0-100 (найкраща))     | 30.1     | 57                   | 63.1      | 23                   | -          | -                    | -        | -                    | 29.8     | 58                   | -        | -                    | 59.7      | 27                   |
| Ефективність сервісів у морських портах<br>(оцінка 0-7 (найкраща)) | 3.9      | 78                   | 63.1      | 51                   | 3.1        | 110                  | 3.2      | 109                  | 3.9      | 76                   | 2.3      | 127                  | 4.7       | 44                   |

Джерело: за даними The Global Competitiveness Report. URL: <https://www.weforum.org/reports>

Примітка: оцінка 141 країн



### III. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЕЙ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ ТА УКРАЇНИ ЗАГАЛОМ

#### Методичний підхід до аналізу логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України

Основною функцією логістично-транспортної інфраструктури для вантажних перевезень є забезпечення надійних, безпечних, своєчасних поставок товарів (міжнародних, транзитних, внутрішніх) у необхідній кількості її споживачам. Оцінка даного об'єкту дослідження ускладнюється його складною структурою, різноманітністю одиниць вимірювання його структурних одиниць, відсутністю частини статистичної інформації на регіональному рівні (зокрема, стосовно залізничних перевезень), обмеженістю інформації стосовно складської, перевантажувальної тощо інфраструктури, несистематичністю та неоперативністю оприлюднення інформації тощо.

Пропонується методичний підхід до аналізу розвитку логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України, який передбачає такі етапи:

- Визначення складових логістично-транспортної інфраструктури виходячи з основних її функцій та завдань (складова - структурний елемент - функціональна характеристика - показники);
- Стандартизація значень показників логістично-транспортної інфраструктури;
- Розрахунок інтегральних індексів логістично-транспортної інфраструктури за групою показників, які характеризують відповідні структурні елементи інфраструктури;
- Оцінка ефективності використання логістично-транспортної інфраструктури у розрізі окремих структурних елементів.

Структура логістично-транспортної інфраструктури наведена у таблиці 8.

Таблиця 8

Структурні елементи логістично-транспортної інфраструктури для вантажних перевезень

| Складова          | Структурний елемент     | Функціональна характеристика                                                                                             | Статистичні показники                                                                                                                                                         |
|-------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Технічна складова | Транспортні комунікації | Шляхи сполучення (автомобільні, залізничні, річкові тощо) та їх характеристики (довжина, щільність, категорійність тощо) | - довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км;<br>- щільність автомобільних доріг з твердим покриттям, км на 1 тис.км <sup>2</sup> території; |

| Складова                 | Структурний елемент                                                      | Функціональна характеристика                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Статистичні показники                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Технічна складова        | Транспортні комунікації                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- категорійність доріг, км;</li> <li>- експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км;</li> <li>- щільність залізничних колій загального користування, км на 1 тис. км<sup>2</sup>;</li> <li>- ступінь зносу шляхів сполучення, %</li> </ul>                                                                                                                                                                                |
|                          | Рухомий склад                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Транспортні одиниці для автомобільних (вантажні транспортні засоби, напівпричеми, причеми тощо), залізничних (електровози, тепловози, дизель-поїзди, електросекції, паровози тощо), морських (морські судна), повітряних (повітряні судна), річкових (річкові судна), комбінованих перевезень (контрейлери).</li> <li>- Несамохідні вантажні транспортні засоби: вагони, цистерни, рефрижератори, контейнери тощо</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- кількість транспортних одиниць, од.;</li> <li>- кількість несамохідних вантажних транспортних засобів, од.;</li> <li>- ступінь зносу рухомого складу, %;</li> <li>- виробництво транспортних засобів, од.,</li> <li>- виробництво несамохідних вантажних транспортних засобів, од.,</li> <li>- експорт/імпорт засобів наземного транспорту і пов'язаних із транспортом пристроїв та обладнання (УКТ ЗЕД, групи 86-87), тис. дол. США</li> </ul> |
| Інфраструктурна складова | Прикордонна інфраструктура                                               | Наявна мережа пунктів пропуску для вантажних перевезень, її пропускна спроможність, доступність тощо                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- проєктна пропускна спроможність пунктів пропуску для вантажних перевезень, од.,</li> <li>- пропуск транспортних засобів (вантажів) через пункти пропуску, од. (т)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                          | Термінали (складська, перевантажувальна, логістична тощо інфраструктура) | Виконують функції, пов'язані з основною діяльністю в процесі транспортування – обробка, перевантаження та зберігання вантажів; та функції, пов'язані з                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- кількість терміналів, од.,</li> <li>- види послуг, які надаються терміналами,</li> <li>- проєктна спроможність терміналів зі складування, обробки вантажів тощо</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                      |

| Складова                          | Структурний елемент                                                      | Функціональна характеристика                                                                                                                                                                                                     | Статистичні показники                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Інфраструктурна складова          | Термінали (складська, перевантажувальна, логістична тощо інфраструктура) | допоміжною діяльністю (діяльність, що створює додану вартість) – сортування, маркування, пакування.<br>Характеристика вантажних терміналів у розрізі їх видів: портові / морські, залізничні, внутрішні та термінали аеропортів. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                   | Інфраструктура придорожного сервісу                                      | Майданчики для відпочинку, готелі, мотелі, авто- та газозаправні станції, станції технічного обслуговування, дорожні знаки тощо, розташовані у місцях прилягання до транспортних магістралей                                     | - частота розміщення стоянок та місць відстою, км;<br>- середній розмір стоянок та місць відстою, к-сть паркомісць;<br>- частота розміщення автозаправних станцій, км                                                                                                                                                                                            |
| Інституційна складова             | Інтегрованість до міжнародних транспортних коридорів                     | Вітчизняні транспортні магістралі примикають до міжнародних транспортних коридорів (зазвичай на кордоні)                                                                                                                         | - довжина та маршрути транспортних магістралей, які примикають до міжнародних транспортних коридорів (визначених у відповідних нормативно-правових актах), км                                                                                                                                                                                                    |
|                                   | Включеність до міжнародних транспортних коридорів                        | Вітчизняна транспортна мережа є частиною міжнародних транспортних коридорів                                                                                                                                                      | - довжина та маршрути транспортних магістралей, які стали частиною міжнародних транспортних коридорів (визначених у відповідних нормативно-правових актах), км                                                                                                                                                                                                   |
| Організаційно-економічна складова | Суб'єкти та місткість ринку транспортних послуг                          | Кількість суб'єктів господарювання у сфері надання транспортних та супутніх послуг та обсяги наданих відповідних послуг                                                                                                          | - кількість діючих суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності (групи 42.11, 42.12, 42.13, 45.2, 33.17, 49.2, 49.41, 52.10, 52.21, 52.22, 52.23, 52.24, 52.29, 53, 55.10, 56.10, 56.29, 56.3, 65.12, 66.22);<br>- обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання/ (усього, тис.грн) за тими ж видами економічної діяльності |

**Характеристика логістично-транспортної інфраструктури для вантажних перевезень.** Здійснено аналіз розвитку логістично-транспортної інфраструктури України для вантажних перевезень у розрізі її складових: технічної, інфраструктурної, інституційної та організаційно-економічної.

**Технічна складова логістично-транспортної інфраструктури України для вантажних перевезень.**

**Транспортні комунікації**

Розвиток логістично-транспортної інфраструктури у значній мірі залежить від рівня забезпеченості основними засобами. Ступінь зносу основних засобів загалом за всіма видами економічної діяльності і у розрізі окремих видів наведено на рисунку 7.



**Рис. 7. Ступінь зносу основних засобів, %**

Джерело: Державна служба статистики (лист від від 2022 № 15.1.3-22/ ПІ-22 На № вх. № ЗПІ/ПІ-453-22 від 19.07.2022)

Ступінь зносу основних засобів у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності протягом 2015-2020 рр. коливався в межах 50% при рівні коефіцієнта оновлення основних фондів на рівні ~10%.

Ступінь зносу основних засобів та нематеріальних активів підприємств за видом економічної діяльності «Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей» (Код 49.4 за КВЕД-2010) наведено у таблиці 9.

Найвищим ступенем зносу протягом 2015-2020 рр. характеризуються підприємства Донецької, Житомирської та Сумської областей, включно з м. Києвом. У розрізі регіонів спостерігаються змінні тенденції щодо ступеня зносу основних засобів, водночас загалом зберігається його високий рівень.

Таблиця 9

**Ступінь зносу основних засобів та нематеріальних активів підприємств за видом економічної діяльності «Вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення речей» (Код 49.4 за КВЕД-2010)**

|                           | Ступінь зносу основних засобів та нематеріальних активів підприємств, % |              |              |              |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
|                           | 2015                                                                    | 2017         | 2019         | 2020         |
| <b>Україна</b>            | <b>51,91</b>                                                            | <b>55,24</b> | <b>57,07</b> | <b>56,54</b> |
| Вінницька область         | <b>55,05</b>                                                            | 45,74        | 45,96        | 47,54        |
| Волинська область         | <b>55,21</b>                                                            | 49,42        | 45,37        | 46,88        |
| Дніпропетровська область  | 49,53                                                                   | 39,78        | 41,33        | 43,79        |
| Донецька область          | <b>69,84</b>                                                            | <b>73,67</b> | <b>90,97</b> | <b>89,33</b> |
| Житомирська область       | <b>69,21</b>                                                            | <b>71,24</b> | <b>68,35</b> | <b>68,63</b> |
| Закарпатська область      | <b>54,71</b>                                                            | 46,28        | 47,79        | 53,71        |
| Запорізька область        | <b>65,33</b>                                                            | 54,64        | 46,64        | 43,75        |
| Івано-франківська область | 21,96                                                                   | 38,88        | 39,36        | 45,61        |
| Київська область          | <b>56,07</b>                                                            | 46,99        | 47,45        | 49,06        |
| Кіровоградська область    | 39,80                                                                   | 40,44        | 47,08        | 53,14        |
| Луганська область         | <b>58,40</b>                                                            | 54,30        | 45,08        | 46,08        |
| Львівська область         | <b>65,60</b>                                                            | <b>57,33</b> | 34,59        | 41,82        |
| Миколаївська область      | 49,41                                                                   | 46,68        | 47,19        | 46,74        |
| Одеська область           | 47,42                                                                   | 35,77        | 44,33        | 46,74        |
| Полтавська область        | 47,99                                                                   | 45,40        | 40,17        | 44,76        |
| Рівненська область        | <b>58,97</b>                                                            | 43,22        | 41,46        | 45,87        |
| Сумська область           | <b>67,16</b>                                                            | <b>66,87</b> | <b>60,68</b> | <b>56,88</b> |
| Тернопільська область     | 44,98                                                                   | 37,73        | 38,47        | 37,52        |
| Харківська область        | <b>63,18</b>                                                            | <b>58,72</b> | 55,12        | 52,87        |
| Херсонська область        | <b>69,33</b>                                                            | 50,10        | 43,77        | 44,96        |
| Хмельницька область       | <b>52,94</b>                                                            | 42,08        | 45,04        | 45,49        |
| Черкаська область         | <b>59,29</b>                                                            | <b>59,62</b> | 45,13        | 49,90        |
| Чернівецька область       | <b>52,21</b>                                                            | 40,30        | 41,37        | 42,36        |
| Чернігівська область      | 44,93                                                                   | 46,01        | 43,43        | 47,28        |
| м. Київ                   | <b>56,02</b>                                                            | <b>67,89</b> | <b>64,87</b> | <b>60,57</b> |

Джерело: Державна служба статистики (лист від 2022 № 15.1.3-22/ПІ-22 На № вх. № ЗПІ/ПІ-453-22 від 19.07.2022)

Протягом 2013-2020 рр. довжина доріг, їх щільність та середній показник категорійності доріг залишилися практично незмінними для прикордонних областей Західного регіону України (див. табл. 10). Найнижчим є середній

показник категорійності у Закарпатській та Чернівецькій областях, на рівні IV категорії. Згідно технічної класифікації доріг, для IV категорії доріг розрахункова перспективна інтенсивність руху на добу коливається від 150 до 1000 транспортних одиниць, розрахункова швидкість руху 90 км на год. Станом на 2020 р. лише у Львівській (3,64) та Волинській (3,69) областях середній показник категорійності є дещо вищим, ніж середній для України (3,71).

Показники щільності залізничних колій загального користування (км на 1 тис. км<sup>2</sup> території) та їх експлуатаційної довжини у прикордонних областях України залишились майже на тому ж рівні.

З метою компаративного аналізу розвитку транспортної мережі прикордонних регіонів України використано індексний метод, який дозволяє порівнювати складні явища. Зважаючи на неоднорідність та непорівнюваність аналізованих нами показників, приведено значення цих показників до стандартизованих параметрів на основі методики стандартизації вхідних змінних. Для цього визначено еталонні значення: для показників-стимуляторів – це максимальне значення показника серед усіх областей України; для показників-дестимуляторів – це мінімальне значення серед усіх областей України.

Результати розрахунку представлено у таблиці 11.

**Таблиця 11**

**Еталонні значення показників розвитку транспортної мережі України  
(максимальні/мінімальні значення), 2013 р. та 2020 р.**

| Показники                                                                                                         | 2013           | регіон     | 2020           | регіон           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------|----------------|------------------|
| Довжина автомобільних доріг з твердим покриттям, тис. км                                                          | 9,4<br>(макс)  | Харківська | 9,4<br>(макс)  | Харківська       |
| Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км <sup>2</sup> території | 376<br>(макс)  | Львівська  | 376<br>(макс)  | Львівська        |
| Середній показник категорійності автомобільних доріг                                                              | 3,44<br>(мін)  | Київська   | 3,43<br>(мін)  | Київська         |
| Щільність залізничних колій загального користування, км на 1 тис.км <sup>2</sup> території                        | 58<br>(макс)   | Львівська  | 58<br>(макс)   | Львівська        |
| Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км                                              | 1577<br>(макс) | Донецька   | 1554<br>(макс) | Дніпропетровська |

Таблиця 10

## Характеристика транспортної мережі прикордонних областей Західного регіону України, 2013 р. та 2020 р.

| Показники                                                                                                         | Україна |       | області   |      |           |      |              |      |                   |      |             |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------|-----------|------|-----------|------|--------------|------|-------------------|------|-------------|------|
|                                                                                                                   |         |       | Волинська |      | Львівська |      | Закарпатська |      | Івано-Франківська |      | Чернівецька |      |
|                                                                                                                   | 2013    | 2020  | 2013      | 2020 | 2013      | 2020 | 2013         | 2020 | 2013              | 2020 | 2013        | 2020 |
| Довжина автомобільних доріг з твердим покриттям, тис. км                                                          | 166,1   | 158,7 | 5,8       | 5,8  | 8,2       | 8,2  | 3,3          | 3,4  | 4,1               | 4,1  | 2,9         | 2,9  |
| Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км <sup>2</sup> території | 275     | 283   | 288       | 288  | 376       | 376  | 261          | 266  | 296               | 296  | 355         | 355  |
| Середній показник категорійності автомобільних доріг*                                                             | 3,72    | 3,71  | 3,73      | 3,69 | 3,65      | 3,64 | 4,07         | 4,07 | 3,97              | 3,95 | 4,16        | 4,12 |
| Щільність залізничних колій загального користування, км на 1 тис. км <sup>2</sup> території                       | 36      | 35    | 30        | 29   | 58        | 58   | 47           | 47   | 36                | 36   | 51          | 51   |
| Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км                                              | 21605   | 19791 | 597       | 593  | 1261      | 1263 | 604          | 601  | 494               | 494  | 413         | 413  |

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України

\* категорії доріг I – V, де I – це категорія доріг з найбільшою інтенсивністю руху та максимальною розрахунковою швидкістю руху на рівнинній місцевості – 130 км/год

Стандартизовані параметри розвитку транспортної мережі обчислюються як співвідношення показників розвитку транспортної мережі прикордонних областей Західного регіону України до відповідних їм еталонних значень.

Розрахунок інтегрованого індексу розвитку автомобільної (залізничної) транспортної мережі для кожної прикордонної області здійснено за наступною формулою:

$$Z_{kj} = \frac{\sum_{i=1}^n z_{ij}}{n},$$

де  $Z_{kj}$  - інтегрований індекс розвитку автомобільної (залізничної) транспортної мережі  $k$ -ї групи  $j$ -ї області;

$z_{ij}$  - стандартизоване значення  $i$ -го показника  $j$ -ї області;

$k = 1 \dots l$ .

Інтегрований індекс розвитку автомобільної транспортної мережі розраховується на основі стандартизованих параметрів довжини автомобільних доріг з твердим покриттям, щільності автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям та середнього показника категорійності автомобільних доріг, а інтегрований індекс розвитку залізничної транспортної мережі - щільності залізничних колій загального користування та експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування.

Інтегрований індекс розвитку транспортної мережі визначено як середнє арифметичне значення інтегрованого індексу розвитку автомобільної транспортної мережі та інтегрованого індексу розвитку залізничної транспортної мережі. Результати розрахунків представлені у таблиці 12.

**Таблиця 12**

**Розрахунок інтегрованого індексу на основі стандартизованих значень показників транспортної мережі прикордонних областей Західного регіону України, 2013 р. та 2020 р.**

| Показники                                                                 | області   |       |           |       |              |       |                   |       |             |       |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|-----------|-------|--------------|-------|-------------------|-------|-------------|-------|
|                                                                           | Волинська |       | Львівська |       | Закарпатська |       | Івано-Франківська |       | Чернівецька |       |
|                                                                           | 2013      | 2020  | 2013      | 2020  | 2013         | 2020  | 2013              | 2020  | 2013        | 2020  |
| Довжина автомобільних доріг з твердим покриттям                           | 0,617     | 0,617 | 0,872     | 0,872 | 0,351        | 0,362 | 0,436             | 0,436 | 0,309       | 0,309 |
| Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям | 0,766     | 0,766 | 1,000     | 1,000 | 0,694        | 0,707 | 0,787             | 0,787 | 0,944       | 0,944 |



| Показники                                                              | Волинська |       | Львівська    |              | Закарпатська |       | Івано-Франківська |       | Чернівецька |       |
|------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|--------------|--------------|--------------|-------|-------------------|-------|-------------|-------|
|                                                                        | 2013      | 2020  | 2013         | 2020         | 2013         | 2020  | 2013              | 2020  | 2013        | 2020  |
| Середній показник категорійності автомобільних доріг                   | 0,922     | 0,930 | 0,942        | 0,942        | 0,845        | 0,843 | 0,866             | 0,868 | 0,827       | 0,833 |
| Щільність залізничних колій загального користування                    | 0,517     | 0,500 | 1,000        | 1,000        | 0,810        | 0,810 | 0,621             | 0,621 | 0,879       | 0,879 |
| Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування       | 0,379     | 0,382 | 0,800        | 0,813        | 0,383        | 0,387 | 0,313             | 0,318 | 0,262       | 0,266 |
| <i>Інтегрований індекс розвитку автомобільної транспортної мережі*</i> | 0,768     | 0,771 | <b>0,938</b> | <b>0,938</b> | 0,63         | 0,637 | 0,696             | 0,697 | 0,693       | 0,695 |
| <i>Інтегрований індекс розвитку залізничної транспортної мережі*</i>   | 0,448     | 0,441 | <b>0,9</b>   | <b>0,91</b>  | 0,597        | 0,599 | 0,467             | 0,47  | 0,571       | 0,573 |
| <i>Інтегрований індекс розвитку транспортної мережі*</i>               | 0,608     | 0,606 | <b>0,919</b> | <b>0,924</b> | 0,614        | 0,618 | 0,582             | 0,584 | 0,632       | 0,634 |

\*Розрахунок інтегрованих індексів здійснювався виходячи з рівнозначності внесків кожного із параметрів (у випадку автомобільної транспортної мережі – перших трьох параметрів, залізничної транспортної мережі – четвертого і п'ятого параметрів; розвитку транспортної мережі – індексів розвитку автомобільної і залізничної мережі). Розраховується як середньоарифметичне стандартизованих значень відповідних показників

Серед областей Західного регіону України найвищим рівнем розвитку транспортної мережі характеризується Львівська область. Загалом, у більшості областях (за винятком Волинської області) спостерігається покращення стану розвитку транспортної мережі протягом 2013-2020 рр.

### Рухомий склад залізничного транспорту

Аналіз рухомого складу залізничного транспорту засвідчив низький рівень його оновлення та модернізації, що безпосередньо впливає на ефективність здійснення вантажоперевезень та перспективи їх збільшення. Станом на кінець 2020 р. близько 52% всього вагонного парку перебувало у власності АТ «Укрзалізниця». Водночас, якщо у решта власників неробочий парк становив близько 10%, то у АТ «Укрзалізниця» цей показник станом на початок 2022 р. склав 50,23% (див. табл. 13).

## Парк вагонів АТ «Укрзалізниця» станом на 21 січня 2022 року

| Рід вагону                               | Кількість,<br>од. | Робочий<br>парк, од. | Неробочий парк |              |
|------------------------------------------|-------------------|----------------------|----------------|--------------|
|                                          |                   |                      | од.            | %            |
| 20 - Криті універсальні                  | 5652              | 1935                 | 3717           | <b>65,76</b> |
| 40 - Платформи універсальні              | 4957              | 2509                 | 2448           | 49,38        |
| 60 - Напіввагони люкові                  | 49513             | 26247                | 23266          | 46,99        |
| 70 - Цистерни восьмивісні та чотиривісні | 7064              | 2032                 | 5032           | <b>71,23</b> |
| 72 - Цистерни 8-вісні нафтобензинові     | 1536              | 8                    | 1528           | <b>99,48</b> |
| 80 - Вагони-термоса                      | 256               | 4                    | 252            | <b>98,44</b> |
| 87 - Рефрижератори                       | 198               | 107                  | 91             | 45,96        |
| 90 - Спеціалізовані вагони               | 6867              | 2846                 | 4021           | 58,56        |
| 91 - Автомобілевози                      | 729               | 60                   | 669            | <b>91,77</b> |
| 92 - Мінераловози                        | 2123              | 174                  | 1949           | <b>91,80</b> |
| 93 - Цементовози                         | 4603              | 2612                 | 1991           | 43,25        |
| 94 - Обкатишевози                        | 2737              | 1980                 | 757            | 27,66        |
| 95 - Зерновози                           | 11615             | 6813                 | 4802           | 41,34        |
| 96 - Платформи фітінгові                 | 4035              | 2914                 | 1121           | 27,78        |
| 97 - Думпкари                            | 942               | 676                  | 266            | 28,24        |
| 98 - Хопер-дозатори                      | 1454              | 1096                 | 358            | 24,62        |
| 99 - Транспортери                        | 306               | 35                   | 271            | <b>88,56</b> |
| <b>Всього</b>                            | <b>104587</b>     | <b>52048</b>         | <b>52539</b>   | <b>50,23</b> |

Джерело: Портал відкритих даних: <https://data.gov.ua/>

Станом на 1 січня 2022 року на 100% зношеними були рефрижератори, цементовози, зерновози, думпкари та мінераловози, які перебували у власності АТ «Укрзалізниця», а також рефрижератори та хопер-дозатори приватної власності (але таких усього до 100 одиниць). Хопер-дозатори, які використовуються при обслуговуванні та ремонті колії, зношені на 98%. Вони є найстарішим типом рухомого складу, що експлуатується в середньому уже вдвічі довше за нормативний термін – понад 44 роки при передбачених виробником 25-ти. Думпкари є також зношені у середньому на 98%. Причому зазначена тенденція приблизно ідентична, як для вагонів УЗ, так і для рухомого складу інших власників. Зношеність на рівні понад 95% мають також універсальні платформи та обкатишевози. Найновішими вагонами у загальному парку в Україні є зерновози та піввагони. Вони зношені, відповідно, на 67% та 69%. Такі показники досягнуті здебільшого завдяки оновленню рухомого складу приватних власників. У парку АТ

«Укрзалізниця» майже всі типи вагонів зношені на 94–100%. Найменше за віком, на 83%, зношені піввагони<sup>7</sup>.

**Низькі темпи оновлення вагонного парку є одним із стримуючих факторів нарощення обсягів вантажних залізничних перевезень.** Спостерігаються також тенденції звуження загальних експлуатаційних можливостей парку локомотивів в Україні з огляду на погіршення їх технічного стану та низькі темпи оновлення (див. табл. 14)

**Таблиця 14**

**Дані щодо парку локомотивів АТ «Укрзалізниця»**

| Тип                       | Рід служби           | Вид струму/тип передачі                | 2018        | 2019        | 2020        | 2021        |
|---------------------------|----------------------|----------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Електровози               | Вантажний            | Змінного струму                        | 515         | 515         | 515         | 514         |
| Електровози               | Вантажний            | Подвійного живлення                    | 50          | 50          | 50          | 50          |
| Електровози               | Вантажний            | Постійного струму                      | 702         | 700         | 668         | 667         |
| Електровози               | Пасажирський         | Змінного струму                        | 229         | 229         | 229         | 229         |
| Електровози               | Пасажирський         | Постійного струму                      | 252         | 252         | 252         | 252         |
| Тепловози                 | Вантажний            | З електричною передачею                | 974         | 1044        | 1052        | 1050        |
| Тепловози                 | Вантажо-пасажирський | З гідравлічною та механічною передачею | 6           | 5           | 5           | 5           |
| Тепловози                 | Вантажо-пасажирський | З електричною передачею                | 15          | 15          | 15          | 15          |
| Тепловози                 | Маневровий           | З гідравлічною та механічною передачею | 11          | 11          | 11          | 11          |
| Тепловози                 | Маневровий           | З електричною передачею                | 1488        | 1488        | 1486        | 1481        |
| Тепловози                 | Пасажирський         | З електричною передачею                | 122         | 121         | 123         | 119         |
| Паровози                  | Вантажний            |                                        | 2           | 2           | 3           | 3           |
| <b>Усього локомотивів</b> |                      |                                        | <b>4366</b> | <b>4432</b> | <b>4409</b> | <b>4396</b> |
| <b>У т.ч. вантажних</b>   |                      |                                        | <b>3763</b> | <b>3830</b> | <b>3805</b> | <b>3796</b> |

Джерело: Портал відкритих даних: <https://data.gov.ua/>

Загалом, відбувається кількісне скорочення рухомого складу залізничного транспорту в Україні. Причому це характерно для усіх видів рухомого складу – вагонів, тепловозів, електровозів, паровозів. Окрім цього збільшується термін їх експлуатації. Зокрема, станом на кінець 2013 р. частка вантажних вагонів зі строком служби від 26 до 40 років становила 49,7% від їх загальної кількості. У 2020 р. частка таких сягнула - 75,4%. Збільшився термін служби і тепловозів. Станом на кінець 2020 р. 70% з них була з терміном служби від 26 до 40 років, а майже третина понад 40 років.

<sup>7</sup> Найбільш зношені вагони в Україні: рефрижератори, хопер-дозатори та думпкери. URL: <https://www.railinsider.com.ua/najbilsh-znosheni-vagony-v-ukrayini-refryzheratory-hoper-dozatory-ta-dumpkary/>

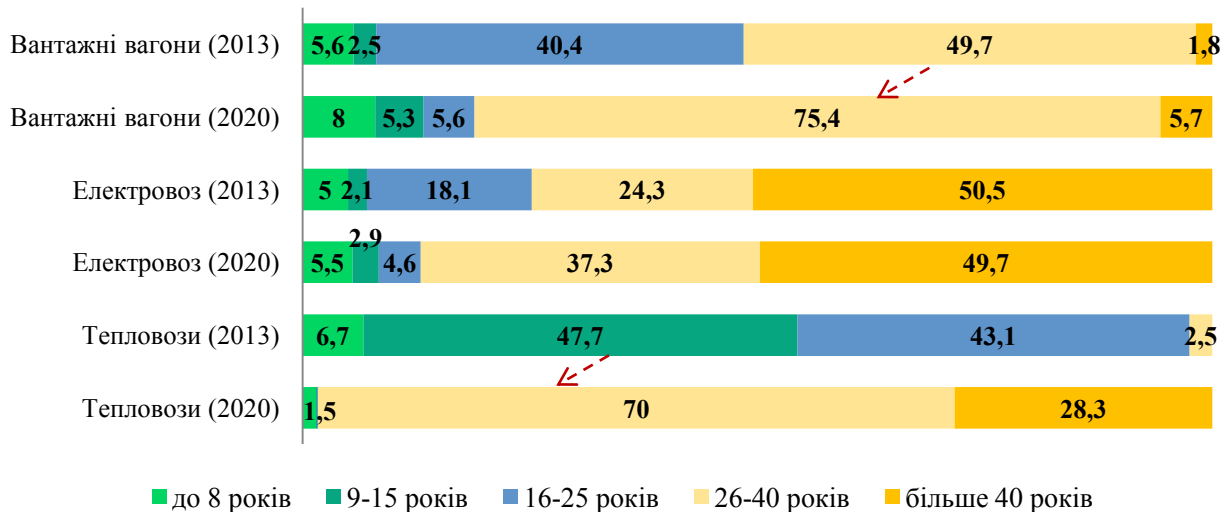
Така ситуація обумовлена насамперед такими чинниками:

- по-перше, в Україні, на відміну від більшості інших країн, діє, введена колись як тимчасова, процедура продовження терміну служби вагонів. Вона була покликана зняти гострий дефіцит вагонів, які використовуються для перевезення вантажів гірничо-металургійного комплексу, зерна, будматеріалів;

- по-друге, підприємцям вигідніше купити списаний вагон за 10-15 тис доларів і експлуатувати його ще 15-20 років<sup>8</sup>.

Відтак Міністерством інфраструктури України для окремих типів вантажних вагонів розроблено механізм поетапного зменшення строку продовження їх експлуатації до нормативного строку служби<sup>9</sup>. Це сприятиме підвищенню ефективності вантажних залізничних перевезень. Наразі з наявних 174 тис. вантажних вагонів 54% з них є поза межами нормативного строку експлуатації. Зношені вантажні вагони із несправними рамами та кузовами потрапляють у позапланові ремонти практично після кожного вивантаження або перед кожним навантаженням. Це порушує нормальну технологію перевізного процесу, а також залучає технічні засоби та персонал, призначені для забезпечення перевізного процесу. У 2019 році із загальної кількості ремонтів 84% відбулось через несправність рам та кузовів<sup>10</sup>.

Розподіл рухомого складу залізничного транспорту за роками випуску на кінець 2013 р. та 2020 р. наведено на рисунку 8.



**Рис. 8. Розподіл рухомого складу залізничного транспорту за роками випуску на кінець 2013 р. та 2020 р., %**

Джерело: Державна служба статистики України

<sup>8</sup> Лебедева А. Чому необхідно відновити українське вагонобудування. *Економічна правда*. 26/08/2020. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2020/08/28/664451/>

<sup>9</sup> Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку проведення комплексу діагностичних, ремонтних і реєстраційних операцій, спрямованих на продовження терміну експлуатації вантажних вагонів, встановленого виробником, термінів продовження експлуатації таких вагонів» (30.11.2021 № 647). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1677-21#Text>

<sup>10</sup> В Україні розпочинається процес оновлення вантажного парку вагонів. *Agravery*. 12 жовтня 2021. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/v-ukraini-rozpocinaetsa-proces-onovlennja-vantaznogo-parku-vagoniv>

Зміни у рухомому складі залізничного транспорту протягом 2013-2020 рр. наведені у таблиці 15.

Таблиця 15

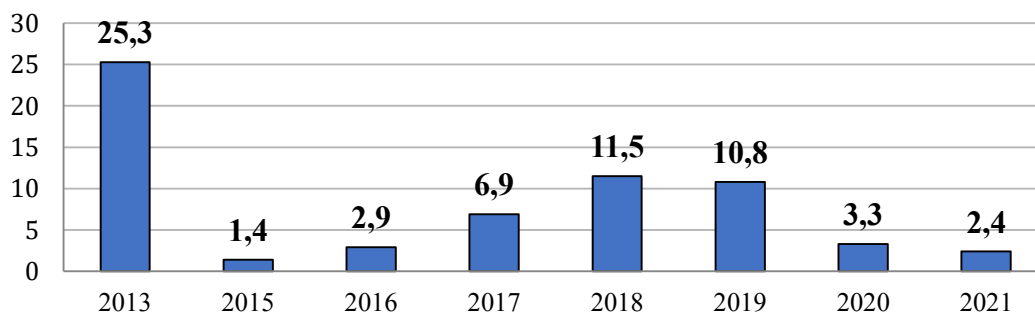
**Рухомий склад залізничного транспорту в Україні, 2013 р. та 2020 р., одиниць**

| Вид рухомого складу          | 2013 | 2020  | Темп приросту |
|------------------------------|------|-------|---------------|
| Тепловози                    | 2320 | 1982  | -14,6%        |
| Електровози                  | 1765 | 1595  | -9,6%         |
| Паровози                     | 36   | 22    | -38,9%        |
| Вантажні вагони (тис), з них | 116  | 105,9 | -8,7%         |
| <i>криті</i>                 | 8    | 5,7   | -28,8%        |
| <i>платформи</i>             | 6,2  | 5,2   | -16,1%        |
| <i>напіввагони</i>           | 52,9 | 50,3  | -4,9%         |
| <i>цистерни</i>              | 10,2 | 8,7   | -14,7%        |
| <i>рефрижератори</i>         | 0,5  | 0,5   | -             |

Джерело: Державна служба статистики України

Основними виробниками вантажних залізничних вагонів в Україні станом на 2021 р. були: «Крюківський вагонобудівний завод» (випустив 1013 одиниць вагонів), «Дніпровагонмаш» (461 од.), ДМЗ «Карпати» (300 од.), «Попаснянський ВРЗ» (68 од.), «Азоввагон» (36 од.), «Полтавхіммаш» (36 од.), «Дизельний завод (19 од), «Стрийський ВРЗ» (5 од), «Полтававагон» (4 од), «Панютинський ВРЗ» (4 од.), «Дарницький ВРЗ» (2 од)<sup>11</sup>.

Загалом виробництво вантажних вагонів в Україні характеризується змінною динамікою. У 2015 р. відбулося різке падіння виробництва вагонів у порівнянні з 2013 р. практично у 20 разів. Протягом 2016-2018 рр. виробництво поступово зростало. Починаючи з 2019 р. знову сформувався низхідний тренд (див. рис. 9).

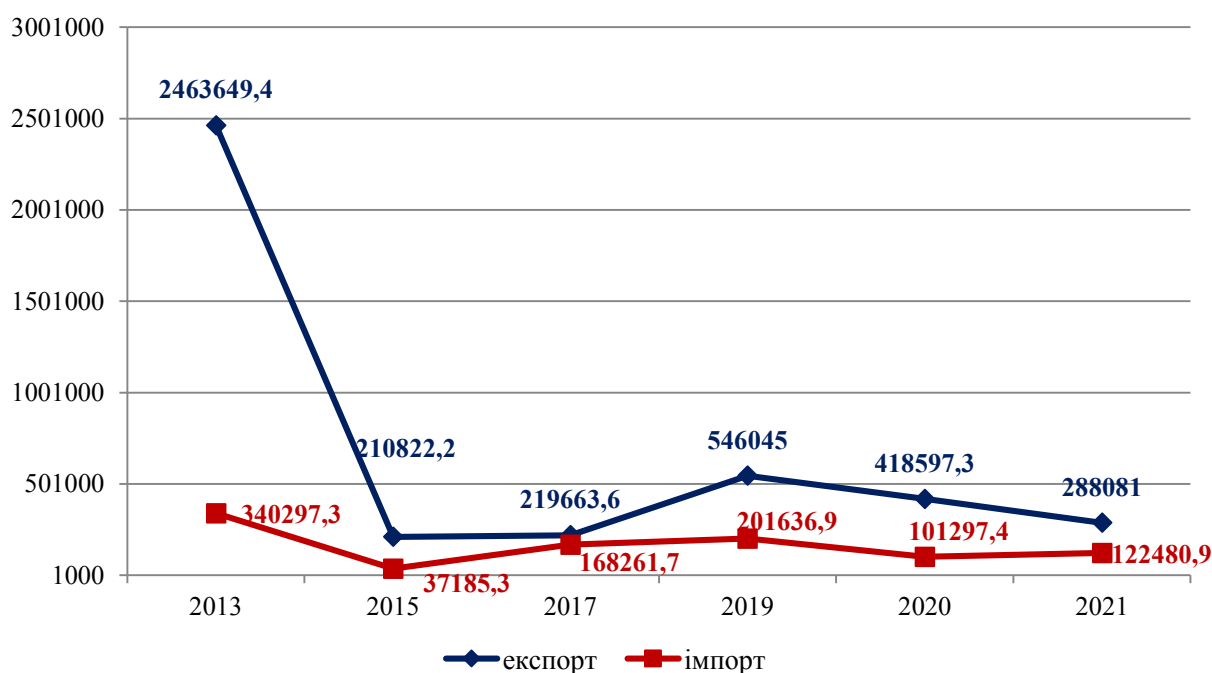


**Рис. 9. Виробництво вагонів вантажних та вагонів-платформ, залізничних або трамвайних, несамохідних у 2013-2021 рр., тис шт.**

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України

<sup>11</sup> У 2021 році українські підприємства скоротили виробництво вагонів на понад 30%. *Agravery*. 1 лютого 2022/ URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/u-2021-roci-ukrainski-pidpriemstva-skorotili-virobnictvo-vagoniv-na-ponad-30>

Україна здійснює експорт та імпорт продукції за товарною групою 86<sup>12</sup>. Причому експорт у вартісному еквіваленті (тис. дол. США) щонайменше вдвічі перевищував імпорт протягом 2013-2021 рр. Обсяг експорту цієї групи товару не перевищував 3% для областей Західного регіону у загальному обсязі експорту України за цією товарною категорією. Частка імпорту областей Західного регіону у загальному обсязі імпорту залізничних локомотивів коливається в межах 3-6% від загального обсягу імпорту країни (див. рис. 10).



**Рис. 10. Обсяги експорту та імпорту України за товарною групою 86<sup>13</sup> у 2013-2021 рр., тис. доларів США**

Джерело: Державна служба статистики України

Дві третини експорту товарної групи 86 припадає на частини до залізничних локомотивів або моторних вагонів, трамвая або рухомого складу (8607) – 72% у 2020 р. і 79% у 2021 р. Основними країнами-імпортерами цієї продукції були російська федерація, білорусь, Болгарія, Словаччина.

<sup>12</sup> Залізничні локомотиви або моторні вагони трамвая, рухомий склад та їх частини; шляхове обладнання та пристрої для залізниць або трамвайних колій та їх частини; механічне (у тому числі електромеханічне) сигналізаційне обладнання всіх видів

<sup>13</sup> Відповідно до УКТЗЕД товарна група 86 включає:

- 8601 - Залізничні локомотиви із зовнішнім джерелом електроживлення або з живленням від електричних акумуляторів
- 8602 - Інші залізничні локомотиви; локомотивні тендери
- 8603 - Вагони самохідні, крім включених до товарної позиції 8604
- 8604- Транспортні засоби обслуговування залізничних або трамвайних колій
- 8605 - Вагони пасажирські, багажні, поштові, несамохідні, крім вагонів 8604
- 8606 - Вагони для перевезень вантажів по коліях, несамохідні
- 8607 - Частини до залізничних локомотивів або моторних вагонів трамвая або рухомого складу
- 8608 - Стаціонарне обладнання залізничних, трамвайних колій; обладнання для контролю, безпеки руху та паркування будь-якого транспорту
- 8609 - Контейнери для перевезень одним або кількома видами транспорту.

Контейнери для перевезень одним або кількома видами транспорту (8609) в основному експортувалися до Франції, Нідерландів та Німеччини. Однак станом на 2020 р. у загальному обсязі експорту товарної групи 86 їх частка не перевищувала 2%. Вже у 2021 р. вона подвоїлась до 4% і склала 11743 тис. дол. США.

Імпорт є більш різноманітним як за товарними групами, так і за географією країн. Станом на 2021 р. третина імпорту припадає на вагони для перевезень вантажів по коліях, несамохідні (8606) – 32%. І ще третина імпорту – це частини до залізничних локомотивів або моторних вагонів трамвая або рухомого складу (8607) – 32%. Основними торговельними партнерами для імпорту цих груп товарів в Україну були білорусь, російська федерація, Латвія, Польща. 14,5% імпорту припало на контейнери для перевезень одним або кількома видами транспорту (8609). Основними імпортерами контейнерів були Китай, США та Нідерланди. У 2020 р. частка імпорту контейнерів становила 9,8% від загального імпорту товарної групи 86.

### **Інфраструктурна складова логістично-транспортної інфраструктури України для вантажних перевезень**

#### **Прикордонна інфраструктура**

На кордоні з ЄС на сьогодні функціонує 21 міжнародних пунктів пропуску для вантажних перевезень, з яких 11 – для автомобільного сполучення та 10 – для залізничного сполучення.

У Волинській області діють 3 пункти пропуску для вантажних перевезень: 1 – автомобільний, 2 – для залізничного сполучення. У Львівській області – 6 пунктів пропуску для вантажних перевезень: 4 – автомобільних і 2 залізничних. У Закарпатській області – 9 діючих пунктів пропуску для вантажних перевезень, з яких 5 – це залізничні (один з яких пункт контролю – «Павлове-Матшовце»). У Чернівецькій області – 2 пункти пропуску по 1 для кожного виду транспорту.

Основні характеристики пунктів пропуску для вантажних перевезень з країнами ЄС наведено у Додатку А.

Серед автомобільних пунктів пропуску найбільшу проєктну пропускну спроможність для пропуску вантажних транспортних засобів (ТЗ) має «Ягодин-Дорогуськ» (800 вантажних ТЗ). Високою є пропускна спроможність пунктів пропуску «Краківець-Корчова» (Польща), «Ужгород-Вишне Немецьке» (Словаччина), «Тиса-Захонь» (Угорщина), «Порубне-Сірет» (Румунія), яка становить 500 вантажних ТЗ.

Усі автомобільні пункти пропуску на кордоні з Польщею характеризуються значним перевантаженням фактичної пропускнуєї спроможності порівняно із їх проєктною спроможністю. Пункти пропуску на кордоні з Словаччиною, Угорщиною та Румунією функціонують на межі проєктної спроможності. Окремі з

них характеризуються нижчими показниками пропуску транспортних засобів відносно їх проектної спроможності.

Серед залізничних пунктів пропуску найбільшу проектну пропускну спроможність має «Чоп – Чієрна над Тисою» (Словаччина) - 2000 вантажних вагонів за добу. У трійку найбільших за показником проектної спроможності також входять «Володимир-Волинський – Хрубешув» (Польща) та «Павлове-Матшовце» (Словаччина).

У 2021 р. через ПП «Володимир-Волинський – Хрубешув» пропущено 268105 вантажних вагонів та 10641 тис тонн вантажів, що склало відповідно 29% від пропущених вагонів та 33% усіх пропущених вантажів на кордоні з ЄС.

Частка вантажних перевезень, здійснених залізничним транспортом до суміжних країн-членів ЄС від загальної кількості перевезень залізничним транспортом через усі ділянки державного кордону України, становила у 2020 р. 46% (у 2013 р. - 41%). На українсько-польську ділянку державного кордону припадає третина від усіх вантажних перевезень автомобільним транспортом (див. табл. 16).

**Таблиця 16**

**Частка пропуску автомобільного та залізничного вантажного транспорту через кордон за його окремими ділянками, 2013 р. і 2020 р.**

| Ділянка державного кордону | Залізничний вантажний транспорт, поїздів |      | Автомобільний вантажний транспорт |      |
|----------------------------|------------------------------------------|------|-----------------------------------|------|
|                            | 2013                                     | 2020 | 2013                              | 2020 |
| польська                   | 13%                                      | 15%  | 31%                               | 36%  |
| словацька                  | 15%                                      | 17%  | 5%                                | 4%   |
| угорська                   | 7%                                       | 8%   | 6%                                | 7%   |
| румунська                  | 6%                                       | 6%   | 6%                                | 8%   |

Примітка: на молдавську, білоруську та російську ділянку державного кордону припадала решта частка перетинів. Для залізничного сполучення це 54% у 2020 р., а для автомобільного вантажного – 45%.

Джерело: Державна служба статистики України

У розрізі регіонів найбільшою проектною спроможністю володіє Закарпатська область (33,5% - для автомобільного сполучення, 72,4% - для залізничного сполучення). Водночас станом на 2021 р. саме через автомобільні пункти пропуску у Львівській області було пропущено 38% вантажних автомобілів та 38,6% всіх вантажів (див. табл. 17).



Таблиця 17

## Характеристика прикордонної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України (з країнами ЄС)

| Області      | Проектна пропускна спроможність пунктів пропуску (на добу) |                          |                             |                          | Фактична пропускна спроможність пунктів пропуску (на добу) |                          |                    |                          |                             |                          |                    |                          |
|--------------|------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|
|              | Для автомобільного сполучення                              |                          | Для залізничного сполучення |                          | Для автомобільного сполучення                              |                          |                    |                          | Для залізничного сполучення |                          |                    |                          |
|              | Вантажних автомобілів, од.                                 | % до загальної кількості | Вантажних вагонів, од.      | % до загальної кількості | Вантажних автомобілів, од.                                 | % до загальної кількості | Вантажі, тис. тонн | % до загальної кількості | Вантажних вагонів, од.      | % до загальної кількості | Вантажі, тис. тонн | % до загальної кількості |
| Волинська    | 800                                                        | 22                       | 1250                        | 17,2                     | 954                                                        | 27                       | 10,5               | 22,4                     | 812                         | 31,88                    | 31,2               | 35,06                    |
| Львівська    | 970                                                        | 26,7                     | 40                          | 0,55                     | 1343                                                       | 38                       | 18,4               | 38,6                     | 182                         | 7,15                     | 5,66               | 6,36                     |
| Закарпатська | 1220                                                       | 33,5                     | 5270                        | 72,4                     | 867                                                        | 24,5                     | 12,14              | 25,9                     | 1423                        | 55,87                    | 48,68              | 54,7                     |
| Чернівецька  | 500                                                        | 13,7                     | 720                         | 9,9                      | 307                                                        | 8,7                      | 4,87               | 10,4                     | 130                         | 5,1                      | 3,45               | 3,88                     |
| Одеська      | 150                                                        | 4,1                      | -                           | -                        | 66                                                         | 1,9                      | 1,02               | 2,17                     | -                           | -                        | -                  | -                        |
|              |                                                            |                          |                             |                          |                                                            |                          |                    |                          |                             |                          |                    |                          |
| Загалом      | 3640                                                       | 100                      | 7280                        | 100                      | 3537                                                       | 100                      | 46,93              | 100                      | 2547                        | 100                      | 88,99              | 100                      |

Джерело: складено за даними Державної митної служби

Стандартизована оцінка пропускної спроможності функціонуючих автомобільних та залізничних пунктів пропуску для вантажних перевезень у розрізі прикордонних регіонів України та розрахунок інтегрованого індексу наведені у таблицях 18-19<sup>14</sup>.

**Таблиця 18**

**Максимальні значення проєктної пропускної спроможності пунктів пропуску для вантажних перевезень**

| Показники                                                        | Проектна пропускна спроможність* | Область      |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------|
| Автомобільні пункти пропуску, вантажних автомобілів на добу, од. | 1220<br>(макс)                   | Закарпатська |
| Залізничні пункти пропуску, вантажних вагонів на добу, од.       | 5270<br>(макс)                   | Закарпатська |

\*Розрахована сумарна проєктна пропускна спроможність всіх пунктів пропуску, які функціонують на території області

**Таблиця 19**

**Розрахунок інтегрованого індексу на основі стандартизованих значень показників прикордонної інфраструктури областей Західного регіону**

|                                                                   | Волинська | Львівська | Закарпатська | Чернівецька | Вінницька | Одеська |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|--------------|-------------|-----------|---------|
| Автомобільні пункти пропуску                                      | 0,66      | 0,8       | 1            | 0,41        | 0,74      | 0,53    |
| Залізничні пункти пропуску                                        | 0,24      | 0,01      | 1            | 0,48        | 0,1       | 0,42    |
| <i>Інтегрований індекс розвитку прикордонної інфраструктури *</i> | 0,45      | 0,41      | 1            | 0,45        | 0,42      | 0,48    |

\*Розрахунок інтегрованого індексу здійснювався виходячи з рівнозначності внесків кожного із параметрів

Серед прикордонних областей Західного регіону України найвищим рівнем розвитку прикордонної інфраструктури характеризується Закарпатська область. Решта регіонів володіють приблизно однаковим рівнем пропускної спроможності пунктів пропуску для вантажних перевезень.

### **Термінали**

Важливим структурним елементом логістично-транспортної інфраструктури країни та її регіонів є **термінали** (складська, перевантажувальна, логістична тощо інфраструктура). Це місця, де вантажі відвантажуються, прибувають або перевантажуються у процесі транспортування. Термінали є центральними і проміжними пунктами у переміщенні вантажів. Зазвичай вони потребують

<sup>14</sup> З огляду на припинення будь-яких відносин з російською федерацією та республікою білорусь, у розрахунках враховувалися пропускна спроможність пунктів пропуску з країнами ЄС та Республікою Молдови

спеціальних приміщень і обладнання для обробки вантажопотоків. Залежно від виду транспорту, який використовується для транспортування вантажів, виділяють термінали аеропортів, морські, залізничні, вантажні термінали тощо.

Починаючи з 1960-их років у Північній Америці та Європі з огляду на зростання перевезень із залученням контейнерів і автопричепів багато старих залізничних вантажних станцій було переобладнано на інтермодальні об'єкти<sup>15</sup>. На сьогодні саме інтермодальні термінали характеризуються найбільш динамічним розвитком та забезпечують високу динаміку розвитку міжнародної торгівлі. Інтермодальні термінали можуть обслуговувати кілька видів транспорту. Найбільші інтермодальні термінали розташовані біля морських портів (на морські перевезення припадає більше 90% всієї торгівлі у натуральному виразі). Водночас імпульсом для подальшого розвитку вантажних перевезень став розвиток і внутрішніх портів («inland ports»).

Нарощення обсягів міжнародних та транзитних вантажопотоків впливає на зміщення фокусу з розвитку портових терміналів і морських судноплавних мереж на розвиток транспортних перевезень усередині країн<sup>16</sup>. Бімодальні та тримодальні внутрішні термінали стають невід'ємною частиною транспортної системи, особливо в регіонах, які у великій мірі залежать від торгівлі. Складність сучасного розподілу вантажів, підвищена увага до інтермодальних і комомодальних транспортних рішень і проблеми з пропускнуою спроможністю є основними рушійними силами відновлення уваги до внутрішньої логістики. На початковому етапі наявні обсяги вантажоперевезень зазвичай є достатніми для розвитку внутрішніх систем розподілу вантажів. Водночас на певному етапі їх ефективність зменшується через появу заторів, надмірне споживання енергії та порожні пробіги, що постає сильним стимулом для створення внутрішніх терміналів як наступний крок у плануванні регіональних вантажних перевезень. Крім того, збільшення потоків у мережах через концентрацію вантажу в обмеженій кількості портів та пов'язаних з ними магістральних лініях створило належні умови для появи вузлів уздовж і в кінці цих магістральних ліній.

Внутрішній порт – це залізничний або баржовий термінал, який сполучається з морським терміналом шляхом налагодження регулярних внутрішніх транспортних послуг. Внутрішній порт має певний рівень інтеграції з морським терміналом і підтримує більш ефективний доступ до внутрішнього ринку як для вхідного, так і для вихідного трафіку. Це передбачає низку відповідних логістичних заходів, пов'язаних із терміналом, таких як розподільні центри, склади для контейнерів та шасі, склади та постачальники логістичних послуг.

---

<sup>15</sup> The geography of transport systems / Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, and Brian Slack. – [Third edition]. 411p.

<sup>16</sup> Там же

Оскільки внутрішній термінал є, по суті, розширенням деяких видів портової діяльності всередині країни, він отримав назву «сухий порт». На сьогодні немає консенсусу щодо термінології, що призводить до синонімічного використання таких термінів як сухі порти, внутрішні термінали, внутрішні порти, внутрішні хаби, внутрішні логістичні центри, внутрішні вантажні селища тощо. Незалежно від термінології ключовими фундаментальними характеристиками внутрішнього вузла є:

- Збудований або розширений інтермодальний термінал, залізниця або баржа;
- Залізничне, баржове або автомобільне сполучення з портовим терміналом, як правило через коридор великої пропускної здатності;
- Низка логістичних послуг, які обслуговують транзитні перевезення, які зазвичай надаються поряд із інтермодальним терміналом.

***Відтак розвиток інтермодальних терміналів сприяє нарощенню потенціалу логістично-транспортної інфраструктури шляхом збільшення її пропускної спроможності, розширення географії перевезень, розширення переліку транспортних та логістичних послуг, розвитку всіх видів транспорту, залучення інвестиційних ресурсів тощо.***

Розглянемо наявну мережу терміналів на території України.

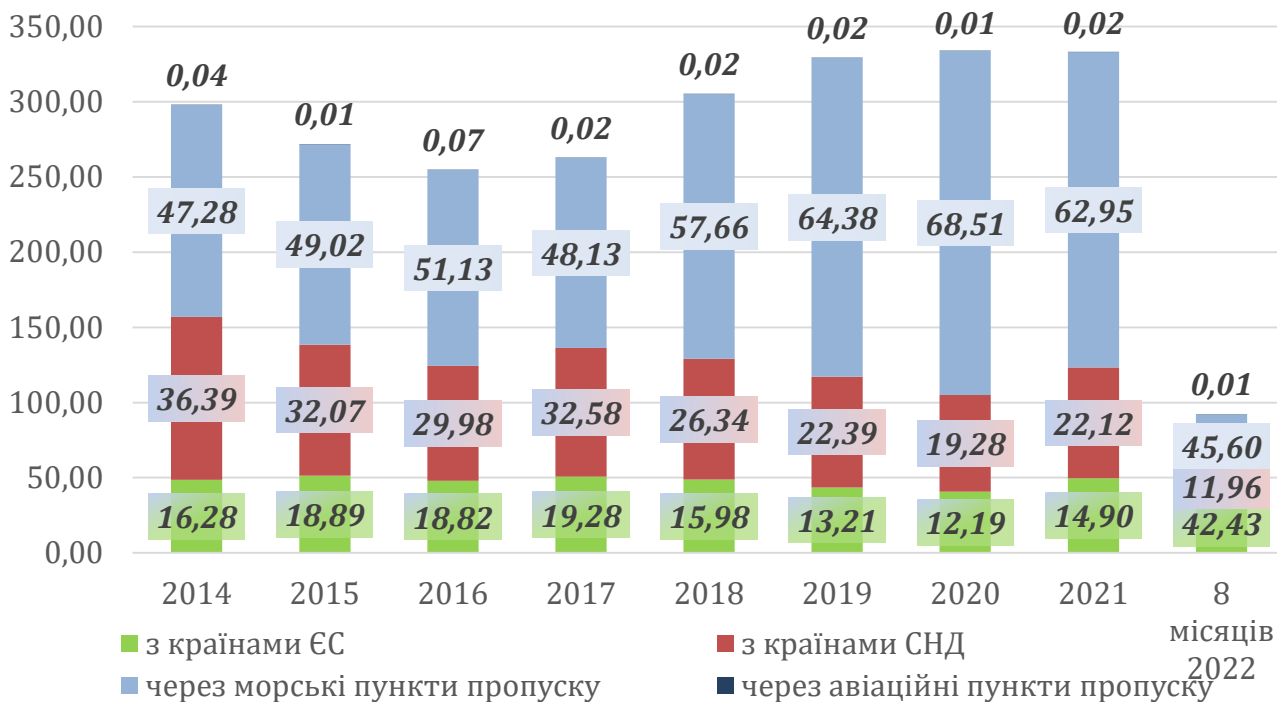
Найбільшими за пропускною спроможністю та вантажомісткістю (в TEU<sup>17</sup>) є контейнерні термінали, розміщені біля чи на території морських портів. На базі трьох українських портів функціонує п'ять контейнерних терміналів: Одеський морський порт: "КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ ОДЕСА" та Контейнерний термінал «Бруклін-Київ»; Морський порт "Південний": «ГІС-Контейнерний термінал»; Морський порт Чорноморськ: ДП "МТП" Чорноморськ" Контейнерний Термінал, КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ – ЧОРНОМОРСЬКИЙ РИБНИЙ ПОРТ. Сумарно вони спроможні обробляти близько 2,9 млн TEU на рік.

Всі ці порти і відповідно термінали розміщені в Одеській області. У 2020 р. на ці три порти припадало майже 70% всіх перевезень з морських портів України (68% - всіх перевезень на експорт, 66% - всіх перевезень на імпорт, 86% - всіх транзитних перевезень).

Протягом 2014-2021 рр. значно зросли обсяги та частка морських перевезень у загальному обсязі вантажів, що перетинають митний кордон України: з 47% до 63%. При цьому частка товарів, що проходять через митний кордон з країнами ЄС, коливалася в межах 12-19%, тоді як за 8 місяців 2022 року вона досягла 42%. Частка вантажних повітряних перевезень є вкрай низькою, менше 1% (див. рис. 11).

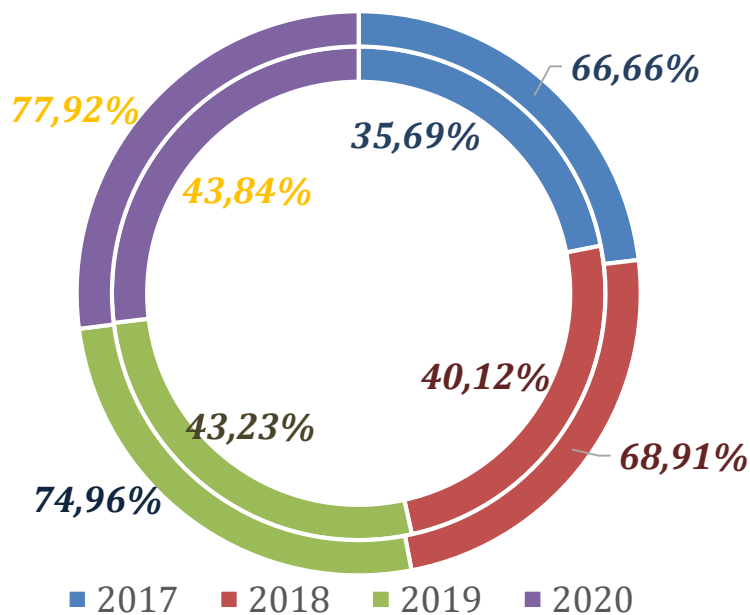
---

<sup>17</sup> умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів



**Рис. 11. Пропущення товарів через митний кордон України, млн тонн**

Близько 78% всієї української продукції (у натуральному вимірі) станом на 2020 р. експортувалось морем і близько 44% - імпортувалось (див. рис. 12).



**Рис. 12. Частка морських перевезень у загальному обсязі експортно-імпортних перевезень продукції, %**

Мережа морських терміналів функціонує у тісному взаємозв'язку з мережею внутрішніх портів. Контейнерним оператором АТ «Українська залізниця» є Філія «Центр транспортного сервісу «Ліски». Для вирішення поставлених завдань при організації Центру та Програми розвитку і функціонування комбінованого транспорту в Україні у 2004 році, Філією «ЦТС«Ліски» АТ "Укрзалізниця" створено 5 відділень на:

- Південній залізниці - у Харкові;
- Донецькій залізниці - у Луганську і Донецьку;
- Придніпровській залізниці - у Дніпрі;
- Одеській залізниці - в Одесі.

На станції Мостиська-2 у вересні 2007 р. Львівська залізниця відкрила інтермодальний термінал потужністю 160 TEU на добу. Комплекс оснащений козловим безконсольним краном КС-50 з комплектом пристроїв для роботи з 20- та 40-футовими контейнерами, а також електрокозловим краном вантажопідйомністю 50 тонн. Також на станції Мостиська-2 перевалюються інші вантажі – нафтопродукти, вугілля, руда, метал, деревина, зерно тощо<sup>18</sup>.

Для поліпшення роботи з країнами західної Європи був відкритий перевантажувальний комплекс в межах станції Чоп Львівської залізниці<sup>19</sup>.

Крім терміналу «Укрзалізниця», у Чопі розташовані два інші комплекси. Обидва вони належать приватним компаніям: один – компанії «Закарпатінтерпорт», засновником та власником якої є логістичне угорське підприємство INTERMODALTRANS Kft, другий – компанії «ПАКОБО»<sup>20</sup>. Виробничі потужності вантажних вагонів АТ «Закарпатінтерпорт» спроможні обробляти 21900 вагонів та 328 500 тон вантажів<sup>21</sup>; ТОВ «ПАКОБО» – близько 160 тис. тонн за загального вантажопотоку в 1,2 млн тонн<sup>22</sup>.

Потужним перевантажувальним комплексом на Чопській залізничній горловині є термінал «Карпати». Станом на 2017 р. він обробляв більше половини вантажів, що йшли із Європи до України<sup>23</sup>. ТОВ «Термінал Карпати» засновано у 1998 році. Центральний офіс підприємства розташований у м. Чоп, а виробничі ділянки підприємства - на залізничній станції Батьово<sup>24</sup>. Крім традиційного прямого перевантаження експортно-імпортних та транзитних вантажів із вагонів колії 1435 мм у вагони колії 1520 мм надаються послуги організації оптимальної схеми перевезення товарів усіма видами транспорту (в т.ч. комбінованого) між країнами західної Європи, Прибалтики та СНД; перевантаження товарів з

<sup>18</sup> Контейнерна термінологія: Де перевалюються вантажі по дорозі з України до Європи. URL: [https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia\\_terminalogiia\\_gde\\_perevalivayutsya\\_gruzy\\_na\\_puti\\_iz\\_ukrainy\\_v\\_evr\\_opu\\_1176](https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia_terminalogiia_gde_perevalivayutsya_gruzy_na_puti_iz_ukrainy_v_evr_opu_1176)

<sup>19</sup> Філія "Центр транспортного сервісу "Ліски" акціонерного товариства "Українська залізниця". URL: <https://liski.ua/terminal.html>

<sup>20</sup> Контейнерна термінологія: Де перевалюються вантажі по дорозі з України до Європи. URL: [https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia\\_terminalogiia\\_gde\\_perevalivayutsya\\_gruzy\\_na\\_puti\\_iz\\_ukrainy\\_v\\_evr\\_opu\\_1176](https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia_terminalogiia_gde_perevalivayutsya_gruzy_na_puti_iz_ukrainy_v_evr_opu_1176)

<sup>21</sup> Виробничі потужності. URL: <https://www.interport.com.ua/Ukrainian/pro%20nas%20ukr.html>

<sup>22</sup> Контейнерна термінологія: Де перевалюються вантажі по дорозі з України до Європи. URL: [https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia\\_terminalogiia\\_gde\\_perevalivayutsya\\_gruzy\\_na\\_puti\\_iz\\_ukrainy\\_v\\_evr\\_opu\\_1176](https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia_terminalogiia_gde_perevalivayutsya_gruzy_na_puti_iz_ukrainy_v_evr_opu_1176)

<sup>23</sup> Контейнерна термінологія: Де перевалюються вантажі по дорозі з України до Європи. URL: [https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia\\_terminalogiia\\_gde\\_perevalivayutsya\\_gruzy\\_na\\_puti\\_iz\\_ukrainy\\_v\\_evr\\_opu\\_1176](https://cfts.org.ua/articles/konteynernaia_terminalogiia_gde_perevalivayutsya_gruzy_na_puti_iz_ukrainy_v_evr_opu_1176)

<sup>24</sup> Залізничний вантажний комплекс "Термінал Карпати". URL: <https://www.tk-ua.com/about.htm>

вантажних автомобілів до вагонів як європейської колії, так і з вагонів СНД до вантажних автомобілів; тимчасового зберігання товарів на складах тимчасового зберігання; розміщення товарів у рамках посередницьких договорів; митного оформлення імпортованих товарів; організацію доставки імпортованих товарів, що пройшли митне оформлення кінцевому одержувачу за розпорядженням власника товарів, зручним для нього видом транспорту.

У 2020 р. запрацювала нова українська мережа інтермодальних терміналів N'UNIT, яка володіє власними інтермодальними терміналами з повним переліком послуг щодо митного оформлення, перевалки, стафіровки, зберігання, пакування та обслуговування вантажів у Харкові, Києві, Дніпрі та Мостиськах.

У 2017 р. запрацював Західний контейнерний термінал у м. Тернополі - сучасний логістичний комплекс для виконання операцій, пов'язаних із контейнерними перевезеннями<sup>25</sup>. У 2021 р. відкрилося два термінали: Мультимодальний термінал у Рівненській області та Контейнерний хаб «Термінал Запоріжжя». У вересні 2022 р. ввели в експлуатацію сучасний контейнерний термінал «Контейнерний термінал Мостиська», який оброблятиме контейнери всіх типів, включаючи рефрижераторні. Після завершення будівництва можна буде швидко перевантажити контейнери із залізничних вагонів колії 1520 на колію 1435 і навпаки. Це дозволить терміналу Мостиська у майбутньому стати основним транспортним хабом між регіонами України та Азії та Європейською термінальною мережею, а також допоможе залучити до України додатковий транзит із Китаю<sup>26</sup>. Регулярне перевезення вантажів контейнерними поїздами було налагоджене і у напрямку Чернігова, де функціонував технологічний термінал, який міг обробляти та стафіровати зернові та інші генеральні вантажі.

До 2017 р. Портовий комплекс «Акварель» та Контейнерний термінал у Дніпровському річковому порту (ДРП) «Укррічфлот» забезпечували контейнерні перевезення річкою Дніпро. Через високу вартість портових зборів в Одесі надання послуг припинилося<sup>27</sup>.

У регіональному розрізі найбільше контейнерних терміналів функціонує на території Одеської області. На території Київської області створено три контейнерних термінали, а у Дніпропетровській, Львівській та Харківській областях – по 2 термінали (див. табл. 20).

<sup>25</sup> Західний контейнерний термінал. URL: <https://zahidcontainer.com/>

<sup>26</sup> У Мостиську ввели в експлуатацію новий контейнерний термінал. URL: <https://www.railway.supply/uk/u-mostisku-vveli-v-ekspluatacziju-novij-kontejnernij-terminal/>

<sup>27</sup> Аналітичні матеріали до проєкту Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Vodnyi/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8.docx>

## Мережа найбільших контейнерних терміналів в Україні

|    | Регіон           | Кількість, од. | Назва                                                                                                  | Загальна площа, га | Місткість контейнерного складу, TEU | Пропускна спроможність, TEU             |
|----|------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1  | Дніпропетровська | 2              | Дніпровське відділення філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Укрзалізниця»                    | 42,48              | 1216                                | -                                       |
|    |                  |                | Інтермодальний термінал «Дніпро» (Новомосковськ) (N'UNIT)                                              | 6                  | 1500                                | -                                       |
| 2  | Закарпатська     | 4              | Виробнича ділянка на Львівській залізниці філії "Центр транспортного сервісу "Ліски" АТ "Укрзалізниця" | 1,5                | 360                                 | 30 000                                  |
|    |                  |                | Контейнерний термінал АТ "Закарпатінтерпорт"                                                           | -                  | 7300*                               | 21 900**                                |
|    |                  |                | Термінал «ПАКОБО»                                                                                      | -                  | -                                   | 160 000***                              |
|    |                  |                | Залізничний вантажний комплекс "Термінал Карпати"                                                      | 17                 | -                                   | 14 600                                  |
| 3  | Запорізька       | 1              | Контейнерний хаб «Термінал Запоріжжя»                                                                  | 6                  | 1400                                | 10 000<br>(з перспективою до 30-40 000) |
| 4  | Київська         | 3              | ст. Київ-Ліски, Філія «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Укрзалізниця»                           | 27,3               | 800                                 | -                                       |
|    |                  |                | Інтермодальний термінал «Київ-Схід» (Бровари) (N'UNIT)                                                 | 2                  | 800                                 | -                                       |
|    |                  |                | Інтермодальний термінал «Київ-Захід» (Вишневе) (N'UNIT)                                                | 2                  | 800                                 | -                                       |
| 5  | Львівська        | 2              | Інтермодальний термінал «Мостиська» (N'UNIT)                                                           | 36                 | 4000                                | -                                       |
|    |                  |                | «Контейнерний термінал Мостиська»                                                                      | 36,5               | 500                                 | з 100 до 200 000                        |
| 6  | Одеська          | 6              | «КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ ОДЕСА»                                                                          | 36,7               | 25 000                              | 850 000                                 |
|    |                  |                | Контейнерний термінал «Бруклін-Київ»                                                                   | 10                 | -                                   | 300 000                                 |
|    |                  |                | «ТІС-Контейнерний термінал»                                                                            | 21,3               | -                                   | 400 000                                 |
|    |                  |                | ДП «МТП» Чорноморськ» Контейнерний Термінал                                                            | 54                 | -                                   | 1 150 000                               |
|    |                  |                | КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ – ЧОРНОМОРСЬКИЙ РИБНИЙ ПОРТ                                                      | 42                 | 10 000                              | 200 000                                 |
|    |                  |                | Одеське відділення філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Укрзалізниця»                        | 35,35              | 2400                                | -                                       |
| 7  | Рівненська       | 1              | Мультимодальний термінал                                                                               | 12                 | 2000                                | -                                       |
| 8  | Тернопільська    | 1              | Західний контейнерний термінал                                                                         | 6                  | 2500                                | -                                       |
| 9  | Харківська       | 2              | Харківське відділення філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Укрзалізниця»                     | 32,3               | 400                                 | -                                       |
|    |                  |                | Інтермодальний термінал «Харків» (N'UNIT)                                                              | 18                 | 3500                                | -                                       |
| 10 | Чернігівська     | 1              | Технологічний термінал у Чернігові                                                                     | -                  | -                                   | -                                       |

Примітки: «-» - дані у відкритому доступі відсутні

\*м2

\*\* вагонів з контейнерами

\*\*\* тонн вантажу



На сьогодні контейнерні перевезення вважаються основним видом транспортування. У країнах ЄС частка перевезень в контейнерах сягає 45%. В Україні, як і в усьому світі, перевезення контейнерів з року в рік збільшуються. Однак, на відміну від розвинених країн світу, їх частка в загальному залізничному потоці залишається вкрай низькою. За різними оцінками, вона складає всього від 0,5 до 2,3%<sup>28</sup>.

### **Інфраструктура придорожного сервісу**

Станом на кінець 2021 р. на автомобільних дорогах загального користування державного значення налічувалося **1045 одиниць** стоянок та місць відстою для транспортних засобів. Їх кількість коливалася від 16 у Донецькій області (на території, підконтрольній Україні) до 238 у Житомирській області. У середньому кількість паркомісць коливалася від 4 до 42 для вантажних автомобілів<sup>29</sup>.

На таких стоянках функціонували різні об'єкти сервісу, зокрема це майданчики відпочинку, пункти харчування, торгівлі, АЗС, СТО, готелі, мотелі, кемпінги тощо. Кожна друга така стоянка оснащена майданчиком/стоянкою відпочинку, стоянкою, або TIR-паркінг. На кожній третій є пункт харчування, кафе чи АЗС. СТО зустрічається лише у 12%.

На прикордонні області Західного регіону України припадає 20% від загальної кількості стоянок та місць відстою для транспортних засобів. У Волинській області їх 39, у Закарпатській – 29, Львівській – 55, Івано-Франківській – 37, Чернівецькій – 46. Майже половина з них розташована на дорогах міжнародного значення (М-06, М-07, М-09, М-10, М-11, М-12, М-19, М-26) – 42%. Трохи більше третини стоянок та місць відстою для транспортних засобів розташовані на дорогах національного значення.

Загальна площа таких стоянок у прикордонних областях коливається від 60 до 100000 кв.м. із місткістю для вантажних машин від 2 до 600 одиниць.

На кінець 2020 р. в Україні налічувалося 6609 автозаправних станцій. У Волинській області їх було 166, у Закарпатській – 266, Львівській – 351, Івано-Франківській – 173, Чернівецькій – 180. За винятком Львівської та Івано-Франківської областей, у решти областях їх кількість зросла порівняно з 2013 р.

Характеристика інфраструктури придорожного сервісу наведена у таблиці 21.

<sup>28</sup> Контейнерні перевезення та ринок термінальних послуг на залізниці України – що має змінитися? URL: <https://railexpoua.com/novyny/pro-rynok-terminalnykh-posluh-na-zaliznytsi-ukrainy/>

<sup>29</sup> ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ. URL: [https://ukravtodor.gov.ua/4496/perelik\\_stoianok\\_ta\\_mists\\_vidstoiu\\_transportnykh\\_zasobiv\\_\\_v\\_rozrizi\\_avtomobilnykh\\_dorih\\_zahalnoho\\_korystuvannia.html](https://ukravtodor.gov.ua/4496/perelik_stoianok_ta_mists_vidstoiu_transportnykh_zasobiv__v_rozrizi_avtomobilnykh_dorih_zahalnoho_korystuvannia.html)

Таблиця 21

**Характеристика інфраструктури придорожного сервісу у прикордонних областях  
Західного регіону України**

|                          | <b>Частота розміщення<br/>стоянок та місць<br/>відстою*, км</b> | <b>Середній розмір<br/>стоянок та місць<br/>відстою, к-сть<br/>паркомісць</b> | <b>Частота розміщення<br/>автозаправних<br/>станцій**, км</b> |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>Україна</b>           | 152                                                             | 13                                                                            | 25                                                            |
| <b>Волинська</b>         | <i>149</i>                                                      | <i>42</i>                                                                     | 46                                                            |
| <b>Львівська</b>         | <i>150</i>                                                      | <i>21</i>                                                                     | <i>21</i>                                                     |
| <b>Закарпатська</b>      | <i>114</i>                                                      | <i>15</i>                                                                     | <i>13</i>                                                     |
| <b>Івано-Франківська</b> | <i>106</i>                                                      | 4                                                                             | <i>20</i>                                                     |
| <b>Чернівецька</b>       | <i>63</i>                                                       | 6                                                                             | <i>17</i>                                                     |

\* Розраховано як відношення довжини автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям до кількості стоянок та місць відстою

\*\* Розраховано як відношення автозаправних станцій до кількості стоянок та місць відстою

Більшою частотою розміщення стоянок та місць відстою та автозаправних станцій характеризуються Чернівецька та Закарпатська області. За показником кількості паркомісць значно випереджає решту областей Волинська область.

З метою розрахунку інтегрованого індексу розвитку інфраструктури придорожного сервісу еталонні значення показників наведено у таблиці 22.

Таблиця 22

**Еталонні значення показників розвитку інфраструктури придорожного сервісу  
України (максимальні/мінімальні значення), 2021 р.**

| <b>Показники</b>                                           | <b>2021</b>  | <b>регіон</b> |
|------------------------------------------------------------|--------------|---------------|
| Частота розміщення стоянок та місць відстою, км            | 35<br>(мін)  | Житомирська   |
| Середній розмір стоянок та місць відстою, к-сть паркомісць | 42<br>(макс) | Волинська     |
| Частота розміщення автозаправних станцій, км               | 13<br>(мін)  | Закарпатська  |

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України

Розрахунок інтегрованого індексу розвитку інфраструктури придорожного сервісу на основі стандартизованих значень показників наведено у таблиці 23.

Таблиця 23

**Розрахунок інтегрованого індексу на основі стандартизованих значень показників інфраструктури придорожного сервісу прикордонних областей Західного регіону, 2021 р.**

| Показники                                                                | Волинська   | Львівська   | Закарпатська | Івано-Франківська | Чернівецька |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|--------------|-------------------|-------------|
| Частота розміщення стоянок та місць відстою                              | 0,24        | 0,23        | 0,31         | 0,33              | 0,56        |
| Середній розмір стоянок та місць відстою                                 | 1           | 0,5         | 0,36         | 0,1               | 0,14        |
| Частота розміщення автозаправних станцій                                 | 0,28        | 0,62        | 1            | 0,65              | 0,76        |
| <i>Інтегрований індекс розвитку інфраструктури придорожного сервісу*</i> | <i>0,51</i> | <i>0,45</i> | <i>0,56</i>  | <i>0,36</i>       | <i>0,49</i> |

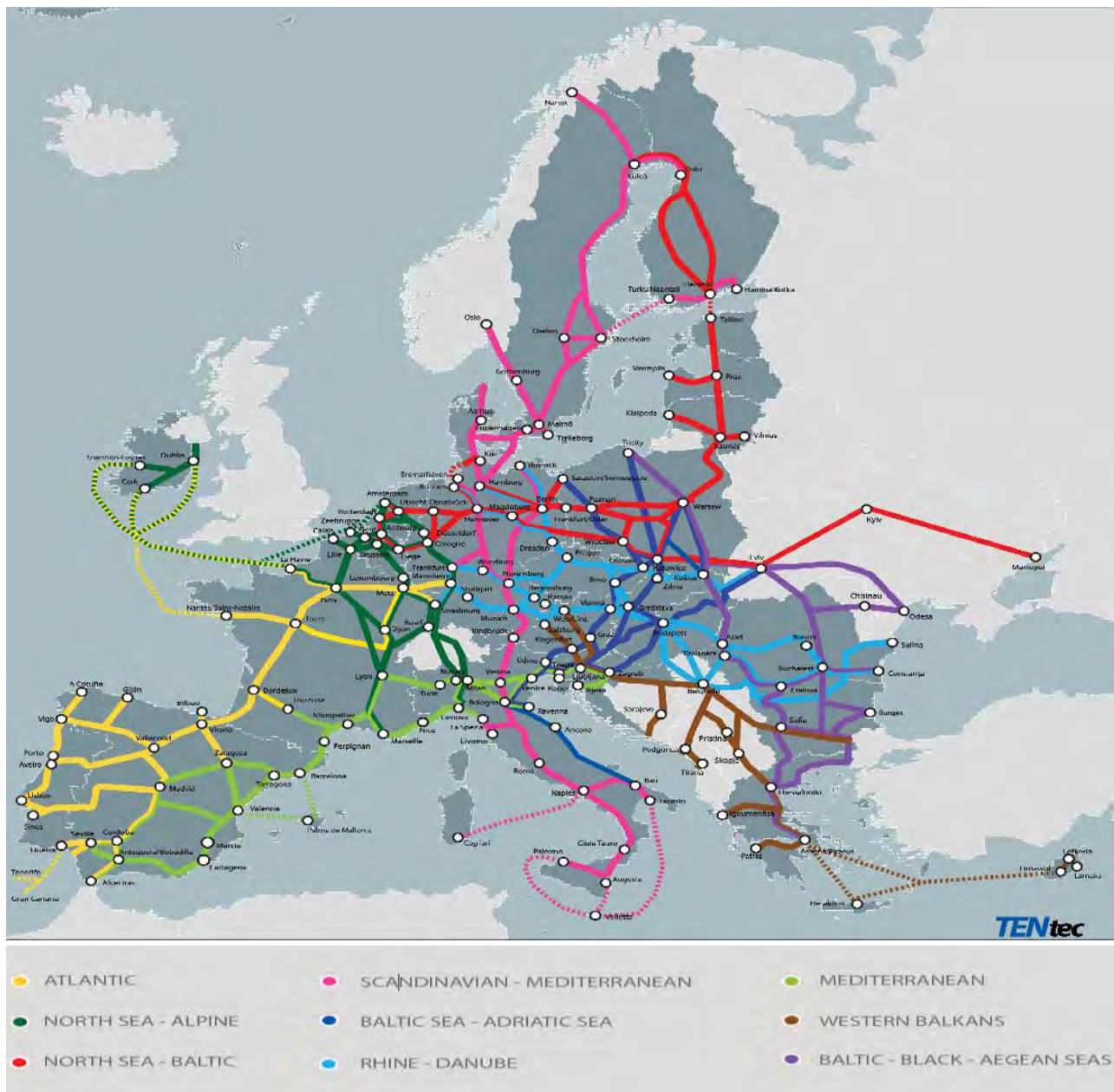
\*Розрахунок інтегрованого індексу здійснювався виходячи з рівнозначності внесків кожного із параметрів

Серед прикордонних областей Західного регіону України найвищим рівнем розвитку інфраструктури придорожного сервісу характеризується Закарпатська область.

### **Інституційна складова логістично-транспортної інфраструктури України для вантажних перевезень**

Інтеграція національної транспортної мережі до МТК створює додаткові стимули для економічного зростання, зокрема, шляхом реалізації її транзитного потенціалу, збільшення обсягів пасажиро- та вантажоперевезень, удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури, розширення можливостей залучення інвестицій із європейських фондів, розвитку мультимодальних перевезень тощо. Українські транспортні мережі включені у такі МТК: Балтійське море – Чорне море, Європа – Азія, Північ – Південь, ЧЕС, Євроазіатський та Критський №3, Критський №5 та Критський №9. В умовах повномасштабної війни РФ проти України та проведення військових дій із території білорусі більшість МТК, які проходять територією України, стали «тупиковими».

Задля посилення транспортно-логістичних можливостей України у липні 2022 р. українські логістичні шляхи були включені до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) (див. рис. 13).



**Рис. 13. Оновлені маршрути TEN-T шляхом включення транспортних мереж України**

Джерело: Directorate-General for Mobility and Transport (2022). Commission amends TEN-T proposal to reflect impacts on infrastructure of Russia's war of aggression against Ukraine. European Commission. Website. URL: [https://transport.ec.europa.eu/news/commission-amends-ten-t-proposal-reflect-impacts-infrastructure-russias-war-aggression-against-2022-07-27\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news/commission-amends-ten-t-proposal-reflect-impacts-infrastructure-russias-war-aggression-against-2022-07-27_en)

Чотири TEN-T коридори, маршрути яких проходять територією України, є одними з пріоритетних у період воєнного та післявоєнного відновлення України<sup>30</sup>:

- Північно – Балтійський коридор продовжено через Львів та Київ до Маріуполя;
- Балто-Чорноморсько – Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси;

<sup>30</sup> Міністерство інфраструктури України (2022). ЄС включив українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33618.html>

- коридори Балтійське море – Адріатичне море та Рейн – Дунай проходять через Львів.

Включення української транспортної мережі до TEN-T передбачатиме імплементацію TEN-T стандартів на території України, що сприятиме залученню іноземних інвестицій, покращенню залізничного сполучення ЄС з Україною та автомобільного сполучення між Румунією, Молдовою та Україною, будівництву терміналів і перевантажувальних потужностей, розвитку експорту та імпорту товарів між Україною та ЄС через річку Дунай тощо<sup>31</sup>.

Не менш важливим для української транспортної мережі є розвиток у межах транспортного коридору Європа - Кавказ – Азія (TRACECA). За площею (603,7 тис. км<sup>2</sup>) Україна є другою за величиною країною, після Казахстану (2724,9 тис. км<sup>2</sup>), в проекті ТРАСЕКА. Станом на 2021 р. загальна довжина української дорожньої мережі становить близько 169,6 тис. км. Довжина основної мережі (міжнародні дороги та магістралі) складала близько 8,6 тис. км, що еквівалентно 5% загальної дорожньої мережі, що значно менше, ніж в інших країнах ТРАСЕКА (близько 10%).

Довідково. У травні 1993 року у м. Брюсселі в рамках конференції за участі міністерств торгівлі та транспорту Вірменії, Азербайджану, Грузії, Казахстану, Киргизії, Таджикистану, Туркменістану та Узбекистану була започаткована міжрегіональна програма технічної допомоги ТРАСЕКА, яка фінансується з ЄС (в рамках Програми ТАСІС). Основною метою ТРАСЕКА є розвиток транспортного коридору, який проходить через Європу, Чорне море, Кавказ, Каспійське море і країни Центральної Азії та є альтернативою МТК, які проходять територією росії<sup>32</sup>. Україна разом із Монголією та Молдовою в жовтні 1996 р. долучилися до програми ТРАСЕКА як повноправні бенефіціари.

У рамках ТРАСЕКА Україна долучилася до Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа - Кавказ – Азія від 8 вересня 1998 р. (ратифіковано Україною ЗУ «Про ратифікацію Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридора Європа - Кавказ - Азія та технічних додатків до неї» 10 лютого 2000 р.) та технічних додатків до неї (щодо міжнародного автомобільного транспорту, міжнародного залізничного транспорту, міжнародного торгового судноплавства, митних процедур та обробки документів). Також підписано ще чотири протоколи до неї.

1 червня 2016 року в м. Одеса відбулася Дванадцята конференція Міжурядової комісії ТРАСЕКА, на якій була прийнята Стратегія Міжурядової комісії ТРАСЕКА щодо розвитку міжнародного транспортного коридору „Європа-Кавказ-Азія” на період 2016 – 2026 рр<sup>33</sup>. У Стратегії визначено необхідність для України подолати дефіцит сортувальних потужностей в порту Одеси та організувати швидке, надійне та конкурентоспроможне залізничне сполучення з іншими регіонами країни та з її іноземними сусідами. Також у Додатках 6.1 та 6.2 визначено

<sup>31</sup> Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013. URL: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:beb65b1f-0e8e-11ed-8fa0-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:beb65b1f-0e8e-11ed-8fa0-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)

<sup>32</sup> Розвиток інфраструктури та євроінтеграція. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/rozvitok-infrastrukturi-ta-evrointegraciya.html>

<sup>33</sup> Одесская декларация. TRACECA. URL: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til\\_igcmeets/12th/ru/Odessa\\_Declaration\\_rus.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/til_igcmeets/12th/ru/Odessa_Declaration_rus.pdf)

дії зацікавлених країн щодо розвитку внутрішніх водних шляхів TRACECA на річках Дніпро та Дунай: модернізація прибережної лінії, залучення інвестицій для оновлення флоту, розширення співпраці між прибережними державами<sup>34</sup>.

Основним автомобільним коридором TRACECA є Південно-Північно-Західний коридор (SNW) або коридор Чорне море – Балтійське море, який поєднує порти Чорного моря з Яготином на кордоні з Польщею. Маршрут цього коридору пролягає через Одесу – Умань – Хмельницький – Тернопіль – Дубно – Ковель – ПП Ягодин – Дорогуськ (Польща). Загальна довжина коридору становить близько 980 км. з них 330 км автомагістралей або подвійних проїзних доріг (270 км між Одесою та Умані плюс кілька ділянок загальною кількістю 60 км). Цей коридор має три відгалуження<sup>35</sup> (див. рис. 14):

- молдавське – починається від Любашівки (приблизно за 150 км на північ від Одеси) та йде на захід до молдавського кордону поблизу Дубоссарі в Придністров'ї. У Молдові цей коридор стає коридором Схід-Захід і продовжує рухатися до Альбіти на кордоні з Румунією. На цій ділянці не здійснювались транзитні вантажні перевезення між Україною та Молдовою через ситуацію у Придністров'ї;

- угорське та словацьке – починається у Тернополі та проходить через Бережани – Стрий – Мукачеве – Ужгород – Чоп (на кордоні з Угорщиною та Словаччиною). Довжина цієї гілки становить 360 км;

- львівське – зв'язує Дубно зі Львовом та проходить через Броди. Довжина цієї гілки становить 160 км. Відновлення ділянки Дубно – Львів було завершено в 2008 році за фінансування ЄБРР (100 млн. євро).

Загальна довжина дорожніх коридорів TRACECA в Україні становила близько 1580 км, що еквівалентно 18% довжини основної мережі.

47% від загальної довжини доріг TRACECA в Україні пролягають Критськими коридорами (IX, V та III)<sup>36</sup>:

- Ділянка Одеса – Умані – довжиною 270 км співпадає з Критським коридором IX;

- Відгалуження до Молдови довжиною 85 км є продовженням того самого Критського коридору IX до кордону з Молдовою;

- Ділянка Стрий – Ужгород протяжністю 190 км до Угорщини та Словаччини йде по Критському коридору V;

---

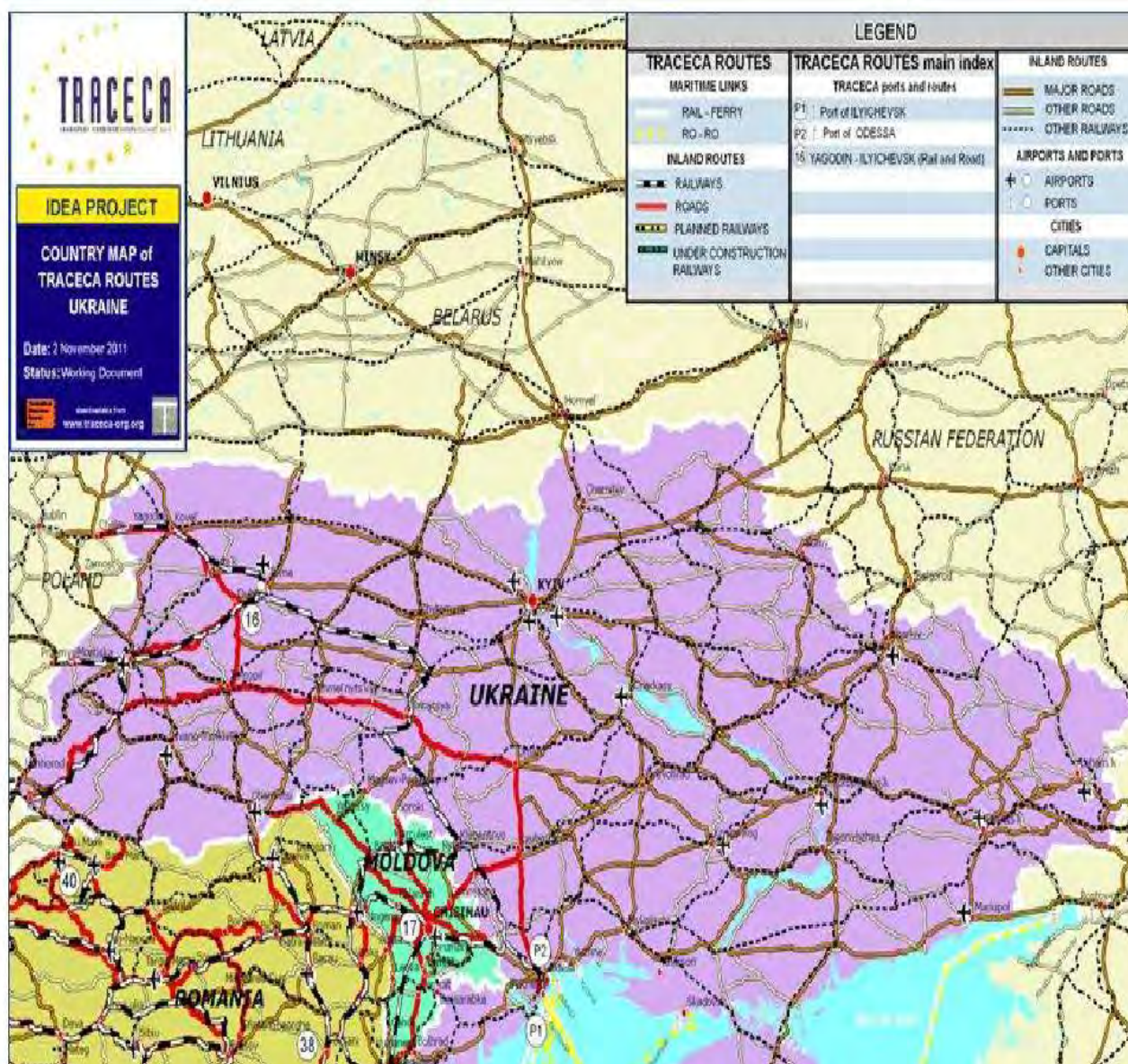
<sup>34</sup> Strategy of the Intergovernmental Commission TRACECA for development of the international transport corridor Europe-the Caucasus-Asia for 2016-2026 worked out on the basis of the Master Plan TRACECA and proposals of the Parties. TRACECA. URL: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix\\_3\\_Strategy\\_Master\\_plan\\_TRACECA\\_eng.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_eng.pdf)

<sup>35</sup> Logistics Processes and Motorways of the Sea II. Road Sector Overview. TRACECA. URL: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master\\_Plan/MPA5.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA5.pdf)

<sup>36</sup> Logistics Processes and Motorways of the Sea II. Road Sector Overview. TRACECA. URL: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master\\_Plan/MPA5.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA5.pdf)



- Львівська гілка довжиною 160 км проходить Крицьким коридором III (Брюссель – Кельн – Краків – Львів – Київ).



**Рис. 14. Карта маршруту ТРАСЕКА в Україні**

Джерело: Logistics Processes and Motorways of the Sea II. Road Sector Overview. *TRACECA*. URL: [http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master\\_Plan/MPA5.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA5.pdf)

Територією західних областей України пролягає МТК «Балтійське море - Чорне море». 16 грудня 1996 р. Кабінет Міністрів України прийняв Постанову №1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів», в якій транспортний коридор Балтійське море - Чорне море (Гданськ - порти Чорного моря) віднесено до переліку транспортних коридорів України, які пропонується включити як доповнення до мережі МТК. В Постанові №1512 пропонується два маршрути, по яких транспортний коридор Балтійське море - Чорне море проходитиме територією

України: залізничний – Державний кордон у Ягодині - Ковель - Здолбунів - Шепетівка - Хмельницький - Жмеринка - Роздільна - порти Чорного моря; автомобільний – Ягодин - Ковель - Луцьк - Тернопіль - Хмельницький - Вінниця - Умань - порти Чорного з відгалуженням Тернопіль - Чернівці - Порубне / Мамалига<sup>37</sup>.

Відповідно до цієї Постанови №1512 Кабінетом Міністрів України 4 серпня 1997 р. затверджено Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2015 р. В ній транспортний коридор Балтійське море - Чорне море (за маршрутом Гданськ - Варшава - Ковель - Одеса) визначено як «доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів» та пріоритетним напрямком створення транспортних коридорів на території України<sup>38</sup>.

15 грудня 1999 р. був підписаний Міністерством Транспорту України та Міністерством Транспорту та Економіки морської Республіки Польщі Меморандум про створення українсько - польського транспортного коридору Балтійське море - Чорне море (Гдиня / Гданськ - Одеса / Іллічівськ (з 2016 р. Чорноморськ))<sup>39</sup>. В ньому сторони узгодили, що коридор Балтійське море - Чорне море охоплюватиме дорожню, залізничну та портову інфраструктуру з супутньою інфраструктурою, включно з під'їзними шляхами, прикордонними переходами, вантажними терміналами та обладнанням, що необхідне для контролю руху по коридору. Також у меморандумі визначено маршрут міжнародного транспортного коридору для автомобільного та залізничного транспорту, який проходитиме по території Польщі та України<sup>40</sup>:

- автомобільний транспорт – Гданськ - Ольштинек - Плонськ - Варшава - Люблін - Пяскі - Дорогуськ / Ягодин - Луцьк - Дубно - Тернопіль - Хмельницький - Вінниця - Умань - Одеса / Чорноморськ з розгалуженням до Гданськ - Торунь - Пяскі - Пłosкинь - Рава-Руська - Львів - Тернопіль;

- залізничний транспорт – маршрут 1: Гдиня / Гданськ - Варшава - Люблін - Дорогуськ / Ягодин - Ковель - Здолбунів - Козятин - Вінниця - Жмеринка - Одеса / Чорноморськ; маршрут 2: Гдиня / Гданськ - Варшава / Бидгощ - Славкув -

<sup>37</sup> Постанова Кабінету Міністрів України Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів від 16 грудня 1996 р., № 1512. *Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-p#Text>

<sup>38</sup> Постанова Кабінету Міністрів України Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 4 серпня 1997 р., № 821. *Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-p/print>

<sup>39</sup> Договірні-правова база між Україною та Польщею. *Посольство України в Республіці Польща*. URL: <https://poland.mfa.gov.ua/spivrobotnictvo/233-dogovirno-pravova-baza-mizh-ukrajinoju-ta-polyshheju>

<sup>40</sup> Palmowski T. (2003) Development of the Gdańsk-Odessa Transport Corridor. *Geopolitical & Economic Research on Central & Eastern Europe*. vol. 3/2003. p. 51-60. URL: [https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/5242/Development\\_of\\_the\\_Gda%20sk\\_%20Odessa\\_transport\\_corridor.pdf?sequence=1](https://depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/5242/Development_of_the_Gda%20sk_%20Odessa_transport_corridor.pdf?sequence=1)



Грубешів / Ізов - Ковель - Здолбунів - Козятин - Вінниця - Жмеринка - Одеса / Чорноморськ.

З метою розбудови одного з найкоротших МТК Балтійське море - Чорне море у 2000 р. в м. Гданську було створено три робочі групи: 1) для вивчення вантажних потоків; 2) для дослідження тарифів, цін та інформації; 3) для створення компанії-оператора послуг. 15 травня 2001 р. було офіційно відкрито транспортний коридор Балтійське море - Чорне море.

14 вересня 2014 р. підписано Меморандум про співробітництво у сфері розвитку міжнародного транспортного коридору Балтійське море - Чорне море між Міністерством інфраструктури України та Міністерством економіки і стабільного розвитку Грузії, в якому задекларовано готовність двох країн всебічно сприяти розвитку коридору шляхом розширення наявних маршрутів та налагодженням нових<sup>41</sup>. Проєкт міжурядової угоди про розвиток міжнародного транспортного коридору Балтійське море - Чорне море, який полягає у налагодженні взаємодії між державними та бізнес структурами щодо «здійсненні скоординованих дій з розвитку вантажних (контейнерних) перевезень, спрощення процедур перетину кордону» тощо, також направлено на узгодження таким країнам як Азербайджан, Білорусь, Болгарія, Грузія, Естонія, Латвія, Литва, Молдова, Польща та Туреччина<sup>42</sup>.

У 2017 р. Україна ініціювала створення швидкісної автостради Go Highway, яка має сполучити транспортну мережу України з мережею TEN-T, поєднавши порти Гданська та Гдині з портами Одеси та Миколаєва. Загальна довжина Go Highway становить 1 746 км (658 км територією Польщі (побудовано) та 1088 км територією України). В межах України транспортний коридор пролягатиме за маршрутом Львів - Тернопіль - Хмельницький - Вінниця - Умань - Одеса - Миколаїв – Херсон (охоплюватиме автошляхи міжнародного значення М-05, М-09, М-10, М-12, М-14).

На початковому етапі необхідним було нове будівництво 48,5 км, реконструкція 504 км та капітальний ремонт 337 км доріг. Загальна вартість проєкту Go Highway становила 2 млрд. євро: розробка техніко-економічного обґрунтування – 3 млн. євро; розробка проєктної документації – 20 млн. євро; нове будівництво – 200 млн. євро; реконструкція – 1,460 млрд. євро; капітальний ремонт – 300 млн. євро; нагляд – 20 млн. євро. Фінансування мало здійснюватися

---

<sup>41</sup> Україна і Грузія будуть розвивати транспортний коридор Балтика - Чорне море. Інформаційне агентство УНІАН. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/988014-ukrajina-i-gruziya-budut-rozvivati-transportniy-koridor-baltika-chorne-more.html>

<sup>42</sup> Україна пропонує країнам-учасникам програми ТРАСЕКА розвивати новий транспортний коридор Балтійське море – Чорне море. Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/247914710>

із державного бюджету, позикових коштів із міжнародних фондів та на основі концесії<sup>43</sup>.

Реалізація проєкту Go Highway мала сприяти регіональному економічному розвитку Львова, Вінниці, Хмельницького, Тернополя та Одеси, забезпечити безпеку руху, міжміський та міжнародний транспортний зв'язок, покращити логістику та стати альтернативним маршрутом для вантажів, що прямують із східно-західних ринків (див. рис. 15).



**Рис. 15. Реалізація проєкту GO Highway в межах України**

Джерело: Проект GO HIGHWAY: що планується на Хмельниччині. Сайт Укравтодору. URL: [https://km.ukravtodor.gov.ua/press/news/proekt\\_go\\_highway\\_shcho\\_planuietsia\\_na\\_khmelnichchyni.html](https://km.ukravtodor.gov.ua/press/news/proekt_go_highway_shcho_planuietsia_na_khmelnichchyni.html)

Також у 2017 р. Україна підписала меморандум з Польщею про співпрацю у будівництві міжнародної транспортної магістралі Via Carpatia (від Балтики до Чорного моря). Маршрут проходить територією Литви, Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Болгарії, Греції і матиме відгалуження в Україну.

Активна участь у реалізації такого інфраструктурного проєкту Центральної та Східної Європи сприятиме модернізації транспортної мережі південних і західних областей України (Львівська, Івано-Франківська, Тернопільська, Одеська області), реалізувати транзитний потенціал і покращити якість життя

<sup>43</sup> GO HIGHWAY PROJECT. Державна агенція автомобільних доріг України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/GO%20Highway.pdf>

місцевих громад<sup>44</sup>. Цей коридор примикає до прикордонних областей України, які межують із країнами-членами ЄС. До українського кордону допоміжні гілки коридору підходять у пунктах пропуску: Краківець – Корчова (Польща), Рава-Руська – Хребенне (Польща), Ягодин – Дорогуськ (Польща), Порубне – Сірет (Румунія) (див. рис. 16).



**Рис. 16. Коридор Via Carpatia та його допоміжні гілки**

Джерело: Via Carpatia wpisana do projektu rozporządzenia CEF2018-06-08 - Wpisanie trasy Via Carpatia do projektu rozporządzenia w sprawie programu CEF (Connecting Europe Facility). URL: [https://www.gov.pl/static/mi\\_arch/2-514324a4ec938-1798419-p\\_4.html](https://www.gov.pl/static/mi_arch/2-514324a4ec938-1798419-p_4.html)

МТК, що пролягають територією прикордонних областей України, та їхня характеристика представлені у таблиці 24.

<sup>44</sup> Міністерство інфраструктури України (2018). Реалізація проекту Via Carpatia є запорукою розвитку Карпатського регіону України та інфраструктурної євроінтеграції, – Володимир Омелян. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29935.html>

Таблиця 24

## Характеристика міжнародних транспортних коридорів, які пролягають територією прикордонних областей України

| № | Область           | Назва МТК                    | Індекс та номер дороги                                                  | Загальна протяжність*, км | Протяжність міжнародної дороги*, км | Частка покриття МТК дорогами міжнародного значення**, % |
|---|-------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 1 | Волинська         | Балтійське море – Чорне море | M07, M19<br>1-ша гілка – M19<br>2-га гілка – дорога без назви           | 271,4                     | 158,4                               | 58,36                                                   |
| 2 | Львівська         | Критський №3                 | M10, M06                                                                | 185,2                     | 185,2                               | 100                                                     |
|   |                   | Критський №5                 | M06                                                                     | 269,5                     | 269,5                               |                                                         |
|   |                   | Європа - Азія                | M10, M06                                                                | 185,2                     | 185,2                               |                                                         |
| 3 | Закарпатська      | Критський №5                 | M25<br>1-ша гілка – M24, дороги без назви, P21<br>2-га гілка – M25, M06 | 290,3                     | 200,9                               | 69,2                                                    |
|   |                   | Європа - Азія                | M25, M24, дороги без назви, P21                                         | 114,1                     | 24,2                                |                                                         |
| 4 | Івано-Франківська | Критський №5                 | P21, дорога без назви, T0901, H10,<br>дорога без назви                  | 127,6                     | 0                                   | 0                                                       |
|   |                   | Європа - Азія                | P21, дорога без назви, T0901, H10,<br>дорога без назви                  | 127,6                     | 0                                   |                                                         |
| 5 | Чернівецька       | Балтійське море – Чорне море | M19<br>1-ша гілка – M19<br>2-га гілка – H10                             | 145,7                     | 86,8                                | 59,6                                                    |

\* приблизне значення

\*\* станом на 2022 рік

Джерело: Схеми планування території Волинської, Львівської, Закарпатської, Івано-Франківської та Чернівецької областей.



Серед прикордонних областей Львівська область є єдиною, в якій частка покриття МТК дорогами міжнародного значення становить 100%. Крім того, вона переважає інші прикордонні регіони за кількістю та протяжністю МТК. Водночас Івано-Франківська область є єдиною областю, в якій показник частки покриття МТК дорогами міжнародного значення рівний нулю. Проектні маршрути МТК Критського №5 та Європа-Азія пролягають цією областю через дороги національного, регіонального та місцевого значення. Показник протяжності МТК (126,6 км) в Івано-Франківській області є також найменшим. Незважаючи на те, що у решти областей частка покриття МТК дорогами міжнародного значення є більшою 50%, певні ділянки доріг потребують приведення їх до відповідних стандартів, зокрема, реконструкції чи будівництва.

Через Волинську область проходить МТК Балтійське море – Чорне море, приблизна протяжність якого областю становить 271,4 км. Початок МТК у ПП Ягодин – Дорогуськ, що на кордоні з Польщею. Далі МТК проходить 66 км дорогою міжнародного значення М07. У транспортному вузлі м. Ковель МТК розділяється на дві гілки. Перша гілка пролягає міжнародною дорогою М19 та прямує до портів Чорного моря. Друга гілка потребує реконструкції та будівництва. Вона виходить до с. Боремець Рівненської області та прямує до пунктів пропуску на кордоні з Молдовою та Румунією (див. рис. 17).

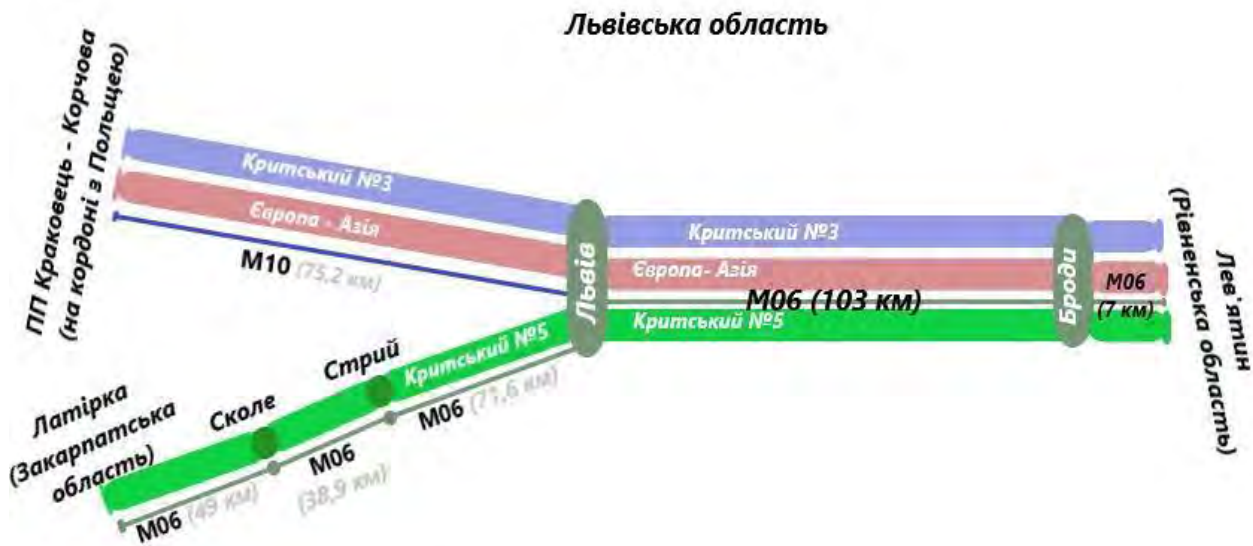


**Рис. 17. МТК у Волинській області**

Джерело: Внесення змін до схеми планування території Волинської області (проектний план (основний)) від 2020 р.

Львівською областю проходять три МТК: Критський №3, Критський №5 та Європа – Азія. Загальна протяжність коридорів областю становить 344,7 км. МТК Критський №3 та Європа – Азія пролягають по одному маршруту: ПП Краковець – Корчова – Львів – Броди – Лев’ятин (Рівненська область). МТК Критський №5

виходить із с. Латірка Закарпатської області та проходить через такі транспортні вузли: м. Сколе, м. Стрий, м. Львів, м. Броди. Від м. Львів його маршрут співпадає із маршрутами МТК Критський №3 та Європа – Азія і відбувається міжнародною дорогою М06 (див. рис. 18).



**Рис. 18. МТК у Львівській області**

Джерело: Схема планування території Львівської області (проектний план (основне креслення)) від 2009 р.

Закарпатською областю проходять МТК Критський коридор №5 та Європа – Азія. МТК сполучається із Угорщиною у ПП Чоп – Захонь та ПП Косино – Барабаш. Ці пункти пропуску є з'єднані між собою на території України МТК Критський №5, який проходить міжнародною дорогою М25. Від ПП Чоп – Захонь одна гілка МТК Критський №5 проходить через транспортні вузли м. Ужгород, м. Мукачево і м. Свалява та прямує у напрямку м. Львів. Інша гілка МТК Критський №5 починається у ПП Косино – Барабаш та прямує до Івано-Франківської області через такі вузли як с. Гать, с. Керецьки та с. Сойми. Ця гілка співпадає із МТК Європа – Азія. На певних ділянках маршруту вона потребує реконструкції та будівництва доріг (див. рис. 19).



**Рис. 19. МТК у Закарпатській області**

Джерело: Схема планування території Закарпатської області (схема транспорту) від 2010 р.

Далі друга гілка МТК Критський №5 та МТК Європа – Азія планово відповідно до Схеми планування проходять через Івано-Франківську область. Приблизна протяжність МТК рівна 127,6 км. На цьому відрізку у маршруті МТК немає доріг міжнародного значення. Відповідно до цього, необхідно привести дороги до стандартів МТК. МТК перетинає такі вузли: с. Ілемня, с. Вербівка, с. Новиця, м. Калуш, с. Боднарів та с. Поплавники (див. рис. 20).



**Рис. 20. МТК в Івано-Франківській області**

Джерело: Схема планування території Івано-Франківської області (схема транспорту) від 2015 р.

У Чернівецькій області гілка МТК Балтійське море – Чорне море прямує у напрямку Румунії та Молдови: у ПП Порубне Сірет (на кордоні з Румунією) та ПП Мамалига – Крива (на кордоні з Молдовою). У Чернівецькій області МТК

Балтійське море – Чорне море пролягає по міжнародній дорозі М19 до м. Чернівці. Далі розділяється на дві гілки, які прямують до пунктів пропуску з Румунією та Молдовою (див. рис. 21).



**Рис. 21. МТК у Чернівецькій області**

Джерело: Схема планування території Чернівецької області (проектний план (основне креслення)) від 2012 р.

### **Організаційно-економічна складова логістично-транспортної інфраструктури України для вантажних перевезень**

Важливою складовою розвитку логістично-транспортної інфраструктури є функціонування суб'єктів господарювання у сфері надання транспортних та супутніх послуг, види та обсяг наданих послуг. Аналіз організаційно-економічної складової здійснено на основі показників кількості діючих суб'єктів господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності; обсягів виробленої продукції (товарів, послуг) зазначеними суб'єктами господарювання та кількості зайнятого населення у цій сфері. Порівняльна оцінка розвитку та спеціалізації регіонів у сфері надання транспортних та супутніх послуг зроблена на основі розрахунку коефіцієнту локалізації (Location quotient, або LQ). Його розрахунок здійснювався за формулою:

$$LQ = (E_{ij} / E_j) / (E_{in} / E_n),$$

де  $E_{ij}$  – кількість суб'єктів господарювання (обсяг виробленої продукції, кількість зайнятого населення) у  $i$ -ому виді економічної діяльності у  $j$ -ому регіоні;

$E_j$  – кількість суб'єктів господарювання (обсяг виробленої продукції, кількість зайнятого населення) загалом у всіх видах економічної діяльності у  $j$ -ому регіоні;

$E_{in}$  – кількість суб'єктів господарювання (обсяг виробленої продукції, кількість зайнятого населення) у  $i$ -ому виді економічної діяльності у країні загалом ( $n$ );



$E_n$  - кількість суб'єктів господарювання (обсяг виробленої продукції, кількість зайнятого населення) загалом у всіх видах економічної діяльності у країні ( $n$ ).

За кількістю діючих суб'єктів господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності близько половини областей України має LQ більший 1. У Вінницькій області коефіцієнт локалізації є найбільшим і складає 1,46 (див. табл. 25).

**Таблиця 25**

**LQ за кількістю діючих суб'єктів господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, 2015-2020 рр.\***

| Області                       | рік         |             |             |             |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                               | 2015        | 2017        | 2019        | 2020        |
| <b>Вінницька область</b>      | <b>1,48</b> | <b>1,53</b> | <b>1,50</b> | <b>1,46</b> |
| <b>Волинська область</b>      | <b>1,22</b> | <b>1,39</b> | <b>1,41</b> | <b>1,43</b> |
| Дніпропетровська область      | 1,11        | 1,06        | 1,02        | 1,00        |
| Донецька область              | 0,86        | 0,91        | 0,96        | 0,95        |
| <b>Житомирська область</b>    | <b>1,05</b> | <b>1,05</b> | <b>1,09</b> | <b>1,10</b> |
| <b>Закарпатська область</b>   | <b>1,27</b> | <b>1,18</b> | <b>1,17</b> | <b>1,14</b> |
| Запорізька область            | 0,80        | 0,74        | 0,73        | 0,71        |
| Івано - Франківська область   | 0,94        | 0,91        | 0,88        | 0,81        |
| <b>Київська область</b>       | <b>1,17</b> | <b>1,13</b> | <b>1,16</b> | <b>1,13</b> |
| <b>Кіровоградська область</b> | <b>1,09</b> | <b>1,12</b> | <b>1,17</b> | <b>1,20</b> |
| <b>Луганська область</b>      | <b>1,03</b> | <b>1,35</b> | <b>1,44</b> | <b>1,34</b> |
| Львівська область             | 0,90        | 0,89        | 0,92        | 0,95        |
| <b>Миколаївська область</b>   | <b>1,15</b> | <b>1,16</b> | <b>1,17</b> | <b>1,22</b> |
| <b>Одеська область</b>        | <b>1,04</b> | <b>1,05</b> | <b>1,08</b> | <b>1,10</b> |
| <b>Полтавська область</b>     | <b>1,17</b> | <b>1,14</b> | <b>1,13</b> | <b>1,11</b> |
| <b>Рівненська область</b>     | <b>1,34</b> | <b>1,34</b> | <b>1,37</b> | <b>1,36</b> |
| Сумська область               | 0,91        | 0,96        | 1,04        | 1,03        |
| <b>Тернопільська область</b>  | <b>1,24</b> | <b>1,20</b> | <b>1,25</b> | <b>1,23</b> |
| Харківська область            | 0,80        | 0,78        | 0,74        | 0,74        |
| <b>Херсонська область</b>     | <b>1,07</b> | <b>1,12</b> | <b>1,14</b> | <b>1,12</b> |
| Хмельницька область           | 0,98        | 1,01        | 1,06        | 1,05        |

|                             |             |             |             |             |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Черкаська область</b>    | <b>1,08</b> | <b>1,19</b> | <b>1,23</b> | <b>1,25</b> |
| Чернівецька область         | 0,89        | 0,86        | 0,85        | 0,81        |
| <b>Чернігівська область</b> | <b>1,13</b> | <b>1,21</b> | <b>1,33</b> | <b>1,34</b> |
| м. Київ                     | 0,65        | 0,67        | 0,65        | 0,68        |

\* Якщо  $LQ = 1$ , це означає, що регіон характеризується таким же рівнем концентрації галузі за певною характеристикою, як і на національному рівні; якщо  $LQ = 1,1$ , то це означає, що концентрація галузі у регіоні є більшою, ніж у середньому по країні. Коефіцієнт локалізації менше одиниці ( $LQ < 1$ ) вказує на те, що концентрація галузі на рівні регіону є меншою, ніж у середньому по країні<sup>45</sup>.

За обсягами виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктами господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності лише п'ять регіонів характеризуються  $LQ$ , більшим за 1,1: Одеська (1,96), Закарпатська (1,61), м. Київ (1,61), Миколаївська (1,21) та Івано-Франківська (1,10) області (див. табл. 26).

**Таблиця 26**

**$LQ$  за обсягами виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктами господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, 2015-2020 рр.**

| Області                            | рік         |             |             |             |
|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                    | 2015        | 2017        | 2019        | 2020        |
| Вінницька область                  | 0,37        | 0,53        | 0,54        | 0,49        |
| Волинська область                  | 0,61        | 0,68        | 0,88        | 0,93        |
| Дніпропетровська область           | 0,65        | 0,40        | 0,47        | 0,53        |
| Донецька область                   | 1,30        | 1,14        | 0,28        | 0,33        |
| Житомирська область                | 0,53        | 0,53        | 0,54        | 0,51        |
| <b>Закарпатська область</b>        | <b>1,51</b> | <b>1,39</b> | <b>1,68</b> | <b>1,61</b> |
| Запорізька область                 | 0,23        | 0,23        | 0,25        | 0,28        |
| <b>Івано - Франківська область</b> | <b>0,71</b> | <b>1,17</b> | <b>0,73</b> | <b>1,10</b> |
| Київська область                   | 0,70        | 0,89        | 0,91        | 0,71        |
| Кіровоградська область             | 0,47        | 0,62        | 0,65        | 0,59        |
| Луганська область                  | 0,11        | 0,36        | 0,47        | 0,52        |
| Львівська область                  | 1,39        | 0,63        | 0,59        | 0,63        |
| <b>Миколаївська область</b>        | <b>1,05</b> | <b>1,08</b> | <b>1,15</b> | <b>1,21</b> |
| <b>Одеська область</b>             | <b>3,04</b> | <b>1,98</b> | <b>2,17</b> | <b>1,96</b> |

<sup>45</sup> Understanding Location Quotient. EMSI Resource Library. URL: [www.economicmodeling.com](http://www.economicmodeling.com)

|                       |             |             |             |             |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Полтавська область    | 0,50        | 0,77        | 0,46        | 0,49        |
| Рівненська область    | 0,53        | 0,91        | 0,90        | 0,97        |
| Сумська область       | 0,36        | 0,54        | 0,61        | 0,55        |
| Тернопільська область | 0,74        | 0,88        | 0,65        | 1,08        |
| Харківська область    | 1,00        | 0,48        | 0,53        | 0,51        |
| Херсонська область    | 0,60        | 0,67        | 0,73        | 0,67        |
| Хмельницька область   | 0,42        | 0,53        | 0,56        | 0,56        |
| Черкаська область     | 0,32        | 0,50        | 0,64        | 0,51        |
| Чернівецька область   | 0,70        | 0,72        | 0,76        | 0,68        |
| Чернігівська область  | 0,43        | 0,48        | 0,68        | 0,58        |
| <b>м. Київ</b>        | <b>1,29</b> | <b>1,51</b> | <b>1,58</b> | <b>1,61</b> |

За показником LQ, розрахованим за кількістю зайнятого населення у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, лідирує Одеська область (1,73). Київська, Житомирська та Донецька області характеризуються LQ, більшим від 1,1.

**Таблиця 27**

**LQ за кількістю зайнятого населення у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, 2013-2021 рр.**

| Області            | рік         |             |             |             |             |             |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                    | 2013        | 2015        | 2017        | 2019        | 2020        | 2021        |
| Вінницька          | 0,95        | 1,01        | 1,06        | 1,01        | 0,99        | 0,99        |
| Волинська          | 0,82        | 0,91        | 0,89        | 0,90        | 0,93        | 0,92        |
| Дніпропетровська   | 1,02        | 1,01        | 1,03        | 0,99        | 0,95        | 0,96        |
| <b>Донецька</b>    | <b>1,14</b> | <b>1,08</b> | <b>1,29</b> | <b>1,26</b> | <b>1,26</b> | <b>1,25</b> |
| <b>Житомирська</b> | <b>1,22</b> | <b>1,19</b> | <b>1,22</b> | <b>1,26</b> | <b>1,19</b> | <b>1,21</b> |
| Закарпатська       | 0,86        | 0,85        | 0,81        | 0,77        | 0,77        | 0,74        |
| Запорізька         | 0,81        | 0,83        | 0,82        | 0,80        | 0,78        | 0,77        |
| Івано-Франківська  | 0,72        | 0,70        | 0,68        | 0,68        | 0,71        | 0,71        |
| <b>Київська</b>    | <b>1,54</b> | <b>1,47</b> | <b>1,41</b> | <b>1,47</b> | <b>1,44</b> | <b>1,43</b> |
| Кіровоградська     | 1,05        | 1,08        | 1,06        | 1,01        | 1,04        | 1,03        |

|                |             |             |             |             |             |             |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Луганська      | 1,03        | 1,05        | 0,94        | 1,02        | 1,03        | 1,03        |
| Львівська      | 1,00        | 1,00        | 0,98        | 0,93        | 0,96        | 0,99        |
| Миколаївська   | 1,03        | 0,99        | 0,99        | 1,01        | 1,00        | 1,01        |
| <b>Одеська</b> | <b>1,73</b> | <b>1,73</b> | <b>1,73</b> | <b>1,75</b> | <b>1,73</b> | <b>1,73</b> |
| Полтавська     | 1,02        | 1,19        | 1,05        | 0,97        | 0,99        | 0,91        |
| Рівненська     | 0,90        | 0,89        | 0,91        | 0,93        | 0,94        | 0,91        |
| Сумська        | 0,93        | 0,97        | 0,91        | 0,90        | 0,93        | 0,87        |
| Тернопільська  | 0,71        | 0,78        | 0,81        | 0,81        | 0,82        | 0,78        |
| Харківська     | 0,96        | 0,93        | 0,94        | 0,93        | 0,96        | 1,04        |
| Херсонська     | 0,78        | 0,79        | 0,84        | 0,82        | 0,78        | 0,77        |
| Хмельницька    | 0,85        | 0,77        | 0,77        | 0,79        | 0,79        | 0,83        |
| Черкаська      | 0,89        | 0,91        | 0,87        | 0,89        | 0,90        | 0,89        |
| Чернівецька    | 0,75        | 0,71        | 0,69        | 0,69        | 0,68        | 0,65        |
| Чернігівська   | 0,71        | 0,74        | 0,75        | 0,76        | 0,83        | 0,79        |
| м. Київ        | 0,78        | 0,79        | 0,79        | 0,87        | 0,89        | 0,88        |

Для прикордонних областей Західного регіону України розраховані LQ за кількістю діючих суб'єктів господарювання та обсягами виробленої продукції суб'єктів господарювання у розрізі низки видів економічної діяльності (див. табл. 28).

**Таблиця 28**

**Індекси локалізації (LQ), розраховані за кількістю діючих суб'єктів господарювання та обсягами виробленої продукції за окремими КВЕД у 2015 та 2020 р., прикордонних областей Західного регіону України**

|    | КВЕД                                 | Кількість діючих суб'єктів господарювання |      | Обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання |      |
|----|--------------------------------------|-------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------|------|
|    |                                      | рік                                       |      | рік                                                                   |      |
|    |                                      | 2015                                      | 2020 | 2015                                                                  | 2020 |
|    | 42.1 (будівництво доріг і залізниць) |                                           |      |                                                                       |      |
| 1. | Волинська область                    | 1,08                                      | 0,82 | 1,18                                                                  | 0,46 |
| 2. | Закарпатська область                 | 0,74                                      | 0,98 | 0,94                                                                  | 0,56 |

|                                                                                                                                          | КВЕД                        | Кількість діючих суб'єктів господарювання |      | Обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------|------|
|                                                                                                                                          |                             | рік                                       |      | рік                                                                   |      |
|                                                                                                                                          |                             | 2015                                      | 2020 | 2015                                                                  | 2020 |
| 3.                                                                                                                                       | Івано-Франківська область   | 1,42                                      | 1,00 | 0,64                                                                  | 0,38 |
| 4.                                                                                                                                       | Львівська область           | 1,06                                      | 0,89 | 0,54                                                                  | 0,45 |
| 5.                                                                                                                                       | Чернівецька область         | 0,62                                      | 0,66 | 0,75                                                                  | 0,29 |
| 45.2 (технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів) та 33.17 (ремонт і технічне обслуговування інших транспортних засобів) |                             |                                           |      |                                                                       |      |
| 1.                                                                                                                                       | Волинська область           | 1,04                                      | 0,97 | к/с                                                                   | к/с  |
| 2.                                                                                                                                       | Закарпатська область        | 1,07                                      | 1,32 | 1,15                                                                  | 1,05 |
| 3.                                                                                                                                       | Івано - Франківська область | 1,05                                      | 1,24 | к/с                                                                   | к/с  |
| 4.                                                                                                                                       | Львівська область           | 0,91                                      | 0,88 | к/с                                                                   | к/с  |
| 5.                                                                                                                                       | Чернівецька область         | 1,36                                      | 1,65 | 2,08                                                                  | к/с  |
| 49.2 (вантажний залізничний транспорт) та 49.41 (вантажний автомобільний транспорт)                                                      |                             |                                           |      |                                                                       |      |
| 1.                                                                                                                                       | Волинська область           | 1,22                                      | 1,63 | к/с                                                                   | к/с  |
| 2.                                                                                                                                       | Закарпатська область        | 1,10                                      | 1,06 | к/с                                                                   | к/с  |
| 3.                                                                                                                                       | Івано - Франківська область | 0,74                                      | 0,73 | к/с                                                                   | к/с  |
| 4.                                                                                                                                       | Львівська область           | 1,00                                      | 1,06 | к/с                                                                   | к/с  |
| 5.                                                                                                                                       | Чернівецька область         | 0,81                                      | 0,74 | к/с                                                                   | к/с  |
| 49.41 (вантажний автомобільний транспорт)                                                                                                |                             |                                           |      |                                                                       |      |
| 1.                                                                                                                                       | Волинська область           | 1,23                                      | 1,64 | 3,01                                                                  | 2,97 |
| 2.                                                                                                                                       | Закарпатська область        | 1,10                                      | 1,06 | 4,16                                                                  | к/с  |
| 3.                                                                                                                                       | Івано - Франківська область | 0,74                                      | 0,73 | к/с                                                                   | к/с  |
| 4.                                                                                                                                       | Львівська область           | 1,00                                      | 1,06 | к/с                                                                   | к/с  |
| 5.                                                                                                                                       | Чернівецька область         | 0,81                                      | 0,74 | 2,46                                                                  | 1,74 |
| 52 (складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту)                                                                   |                             |                                           |      |                                                                       |      |
| 1.                                                                                                                                       | Волинська область           | 0,90                                      | 1,10 | 0,14                                                                  | к/с  |

|                                                                                                                                                      | КВЕД                        | Кількість діючих суб'єктів господарювання |      | Обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------|------|
|                                                                                                                                                      |                             | рік                                       |      | рік                                                                   |      |
|                                                                                                                                                      |                             | 2015                                      | 2020 | 2015                                                                  | 2020 |
| 2.                                                                                                                                                   | Закарпатська область        | 1,06                                      | 1,12 | 0,43                                                                  | 0,55 |
| 3.                                                                                                                                                   | Івано - Франківська область | 0,55                                      | 0,62 | 0,20                                                                  | к/с  |
| 4.                                                                                                                                                   | Львівська область           | 0,91                                      | 0,83 | 1,99                                                                  | к/с  |
| 5.                                                                                                                                                   | Чернівецька область         | 0,61                                      | 0,59 | 0,34                                                                  | 0,43 |
| 61 (телекомунікації (електрозв'язок) та 63 (надання інформаційних послуг)                                                                            |                             |                                           |      |                                                                       |      |
| 1.                                                                                                                                                   | Волинська область           | 0,47                                      | 0,49 | 1,00                                                                  | 1,00 |
| 2.                                                                                                                                                   | Закарпатська область        | 0,47                                      | 0,44 | 0,08                                                                  | 0,20 |
| 3.                                                                                                                                                   | Івано - Франківська область | 0,53                                      | 0,58 | 0,15                                                                  | к/с  |
| 4.                                                                                                                                                   | Львівська область           | 0,87                                      | 1,06 | 0,12                                                                  | 0,29 |
| 5.                                                                                                                                                   | Чернівецька область         | 0,43                                      | 0,38 | 0,32                                                                  | 0,50 |
| 65.12 (інші види страхування, крім страхування життя), 66.21 (оцінювання ризиків та завданої шкоди), 66.22 (діяльність страхових агентів і брокерів) |                             |                                           |      |                                                                       |      |
| 1.                                                                                                                                                   | Волинська область           | 0,81                                      | 0,99 | к/с                                                                   | к/с  |
| 2.                                                                                                                                                   | Закарпатська область        | 1,06                                      | 1,27 | к/с                                                                   | к/с  |
| 3.                                                                                                                                                   | Івано - Франківська область | 0,77                                      | 1,02 | к/с                                                                   | к/с  |
| 4.                                                                                                                                                   | Львівська область           | 1,16                                      | 1,17 | к/с                                                                   | к/с  |
| 5.                                                                                                                                                   | Чернівецька область         | 1,28                                      | 0,93 | к/с                                                                   | к/с  |
| 56.1- діяльність ресторанів, надання послуг мобільного харчування, 56.29 -постачання інших готових страв, 56.3 - обслуговування напоями              |                             |                                           |      |                                                                       |      |
| 1.                                                                                                                                                   | Волинська область           | 0,97                                      | 0,93 | 1,05                                                                  | 1,05 |
| 2.                                                                                                                                                   | Закарпатська область        | 2,44                                      | 1,89 | 3,08                                                                  | к/с  |
| 3.                                                                                                                                                   | Івано - Франківська область | 1,55                                      | 1,42 | к/с                                                                   | к/с  |
| 4.                                                                                                                                                   | Львівська область           | 1,41                                      | 1,30 | к/с                                                                   | 1,34 |
| 5.                                                                                                                                                   | Чернівецька область         | 1,25                                      | 1,16 | 3,18                                                                  | к/с  |

|    | КВЕД                                                                  | Кількість діючих суб'єктів господарювання |      | Обсяг виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання |      |
|----|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------|------|
|    |                                                                       | рік                                       |      | рік                                                                   |      |
|    |                                                                       | 2015                                      | 2020 | 2015                                                                  | 2020 |
|    | 55.1 - діяльність готелів і подібних засобів тимчасового розміщування |                                           |      |                                                                       |      |
| 1. | Волинська область                                                     | 0,74                                      | 0,79 | к/с                                                                   | к/с  |
| 2. | Закарпатська область                                                  | 3,00                                      | 3,09 | 3,30                                                                  | 5,25 |
| 3. | Івано - Франківська область                                           | 2,18                                      | 2,08 | 1,39                                                                  | 4,52 |
| 4. | Львівська область                                                     | 2,02                                      | 1,91 | к/с                                                                   | к/с  |
| 5. | Чернівецька область                                                   | 0,94                                      | 0,81 | 1,54                                                                  | 1,14 |

Примітка: к/с – інформація відсутня

За КВЕД 45.2 (технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів) та 33.17 (ремонт і технічне обслуговування інших транспортних засобів) – Закарпатська, Івано-Франківська та Чернівецька області демонструють посилення процесів концентрації за показником кількості діючих суб'єктів господарювання. Причому в 2020 р. за цим показником у всіх трьох областях  $LQ > 1,1$ .

За КВЕД 49.41 (вантажний автомобільний транспорт) у Волинській області збільшується коефіцієнт локалізації як за кількістю діючих суб'єктів господарювання, так і за обсягами виробленої продукції (станом на 2020 р.  $LQ = 1,64$  та  $LQ = 2,97$ , відповідно). Протилежні тенденції сформувались у Чернівецькій області. Водночас станом на 2020 р. за обсягами виробленої продукції  $LQ$  у цій області дорівнював 1,74.

За КВЕД 52 (складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту) у Закарпатській області спостерігаємо збільшення концентрації за показником кількості діючих суб'єктів господарювання, і незначне зростання за показником обсягів виробленої ними продукції.

За КВЕД 65.12 (інші види страхування, крім страхування життя), 66.21 (оцінювання ризиків та завданої шкоди), 66.22 (діяльність страхових агентів і брокерів) у Закарпатській та Львівській областях  $LQ$  є більшими 1,1.

За трьома КВЕД сумарно - 56.1- діяльність ресторанів, надання послуг мобільного харчування, 56.29 - постачання інших готових страв, 56.3 - обслуговування напоями - Закарпатська, Львівська, Івано-Франківська та

Чернівецька області демонструють високий рівень LQ, значення якого перевищує 1,1.

За КВЕД 55.1 - діяльність готелів і подібних засобів тимчасового розміщування високі коефіцієнти локалізації мають Закарпатська, Львівська, Івано-Франківська області, що частково обумовлюється туристичною спрямованістю даних регіонів.

Узагальнена характеристика розвитку логістично-транспортної інфраструктури за організаційно-економічною складовою наведено у таблиці 29.

**Таблиця 29**

**Характеристика розвитку логістично-транспортної інфраструктури за організаційно-економічною складовою**

|                                                                                                                                                                 | Області   |           |              |                   |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|--------------|-------------------|-------------|
|                                                                                                                                                                 | Волинська | Львівська | Закарпатська | Івано-Франківська | Чернівецька |
| <b>Кількість суб'єктів господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності</b>                                      |           |           |              |                   |             |
| <b>2015</b>                                                                                                                                                     | 1,22      | 0,9       | 1,27         | 0,94              | 0,89        |
| <b>2020</b>                                                                                                                                                     | 1,43      | 0,95      | 1,14         | 0,81              | 0,81        |
|                                                                                                                                                                 |           |           |              |                   |             |
| <b>Обсяги виробленої продукції (товарів, послуг) суб'єктами господарювання у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності</b> |           |           |              |                   |             |
| <b>2015</b>                                                                                                                                                     | 0,61      | 1,39      | 1,51         | 0,71              | 0,7         |
| <b>2020</b>                                                                                                                                                     | 0,93      | 0,63      | 1,61         | 1,1               | 0,68        |
|                                                                                                                                                                 |           |           |              |                   |             |
| <b>Кількість зайнятого населення у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності</b>                                           |           |           |              |                   |             |
| <b>2015</b>                                                                                                                                                     | 0,82      | 1         | 0,86         | 0,72              | 0,75        |
| <b>2020</b>                                                                                                                                                     | 0,93      | 0,96      | 0,77         | 0,71              | 0,68        |
|                                                                                                                                                                 |           |           |              |                   |             |
| <b>Інтегрований індекс розвитку логістично-транспортної інфраструктури за організаційно-економічною складовою</b>                                               |           |           |              |                   |             |
| <b>2015</b>                                                                                                                                                     | 0,88      | 1,1       | 1,21         | 0,79              | 0,78        |
| <b>2020</b>                                                                                                                                                     | 1,1       | 0,85      | 1,17         | 0,87              | 0,72        |

У двох прикордонних областях Західного регіону України – Волинській та Закарпатській, розвиток сфери транспорту, складського господарства, поштової та



кур'єрської діяльності відіграє пріоритетну роль в економічному та соціальному житті областей.

Узагальнена характеристика розвитку розвитку логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону наведена у таблиці 30.

**Таблиця 30**

**Узагальнена характеристика розвитку розвитку логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону**

|                                                                                                                   | Області   |           |              |                   |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|--------------|-------------------|-------------|
|                                                                                                                   | Волинська | Львівська | Закарпатська | Івано-Франківська | Чернівецька |
| <b>Інтегрований індекс розвитку транспортної мережі</b>                                                           |           |           |              |                   |             |
| <b>2020</b>                                                                                                       | 0,606     | 0,924     | 0,618        | 0,584             | 0,634       |
| <b>Інтегрований індекс розвитку прикордонної інфраструктури</b>                                                   |           |           |              |                   |             |
|                                                                                                                   | 0,45      | 0,41      | 1            | -                 | 0,45        |
| <b>Інтегрований індекс розвитку інфраструктури придорожного сервісу</b>                                           |           |           |              |                   |             |
| <b>2021</b>                                                                                                       | 0,51      | 0,45      | 0,56         | 0,36              | 0,49        |
| <b>Інтегрований індекс розвитку логістично-транспортної інфраструктури за організаційно-економічною складовою</b> |           |           |              |                   |             |
| <b>2020</b>                                                                                                       | 1,1       | 0,85      | 1,17         | 0,87              | 0,72        |

Івано-Франківська та Чернівецька області характеризуються найменш розвинутою логістично-транспортною інфраструктурою серед решти прикордонних областей: на території Івано-Франківської області не функціонує жодного пункту пропуску, а Чернівецька область є однією з найменш економічно розвинених областей України.

Львівська область володіє розвинутою транспортною мережею і високим (проте недостатнім в сьогоднішніх умовах) рівнем пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску для вантажних перевезень. Закарпатська область є лідером за рівнем розвитку мережі автомобільних і залізничних пунктів пропуску, інфраструктури придорожного сервісу та рівнем розвитку логістично-транспортної інфраструктури за організаційно-економічною складовою.

## **Оцінка ефективності використання логістично-транспортної інфраструктури у розрізі окремих структурних елементів**

Оцінимо ефективність використання окремих складових логістично-транспортної інфраструктури.

1. Розраховуємо середньорічний рівень навантаження на автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям за формулою:

$$LL_r = TG_r / Le_r,$$

де  $LL_r$  - середньорічний рівень навантаження на автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям, т/км;

$TG_r$  - перевезення вантажів автомобільним транспортом, т;

$Le_r$  - довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км.

2. Розраховуємо середньорічну продуктивність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за формулою:

$$Pf_r = PS_r / Le_r,$$

де  $Pf_r$  - середньорічна продуктивність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, грн/км;

$PS_r$  - обсяг вироблених послуг суб'єктів господарювання за КВЕД 49.4. вантажний автомобільний транспорт, надання послуг перевезення, грн;

$Le_r$  - довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км.

3. Розраховуємо середньодобовий рівень завантаженості пунктів пропуску для вантажних перевезень за формулою:

$$CL_{cp} = AT_{cp} / DT_{cp},$$

де  $CL_{cp}$  - середньодобовий рівень завантаженості пунктів пропуску для вантажних перевезень, %;

$AT_{cp}$  - фактична пропускна спроможність пунктів пропуску, од/добу;

$DT_{cp}$  - проектна пропускна спроможність пунктів пропуску, од/добу.

Результати розрахунків наведено у таблиці 31.

Таблиця 31

## Ефективність використання окремих складових логістично-транспортної інфраструктури

|                                                                                                  | Україна | Області   |           |              |                   |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------|-----------|--------------|-------------------|-------------|
|                                                                                                  |         | Волинська | Львівська | Закарпатська | Івано-Франківська | Чернівецька |
| Рівень навантаження на автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям, тис т/км |         |           |           |              |                   |             |
| 2020                                                                                             | 7,77    | 2,14      | 3,04      | 3,01         | 3,65              | 1,52        |
|                                                                                                  |         |           |           |              |                   |             |
| Продуктивність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, тис грн/км       |         |           |           |              |                   |             |
| 2020                                                                                             | 755,1   | 904,97    | 1243,51   | 1213,95      | 650,67            | 419,92      |
|                                                                                                  |         |           |           |              |                   |             |
| Рівень завантаженості автомобільних пунктів пропуску для вантажних перевезень                    |         |           |           |              |                   |             |
| 2021                                                                                             |         | 1,19      | 1,39      | 0,71         | -                 | 0,61        |
|                                                                                                  |         |           |           |              |                   |             |
| Рівень завантаженості залізничних пунктів пропуску для вантажних перевезень                      |         |           |           |              |                   |             |
| 2021                                                                                             |         | 0,65      | 4,55      | 0,27         | -                 | 0,18        |

Прикордонні області характеризуються нижчим рівнем навантаження на автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям. Водночас за показником продуктивності вони значно перевищують середній показник по Україні (за винятком Івано-Франківської та Чернівецької областей). Львівська область характеризується найвищим рівнем завантаженості пунктів пропуску для вантажних перевезень.

#### **IV. НАПЯМИ ЕФЕКТИВНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЕЙ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ**

В Україні як і в більшості країнах ЄС автомобільний транспорт залишається лідером за обсягом перевезених вантажів протягом останніх 10 років. На нього припадає понад 75% всіх перевезень. Сумарна ж частка річкового, морського та авіа- транспорту у здійсненні вантажних перевезень в Україні залишається надзвичайно малою і складає близько 0,4% всього обсягу внутрішніх вантажних перевезень. Водночас у сусідніх країнах ЄС вона коливається у межах 2,6 – 18,7%.

За обсягом вантажообороту залізничним транспортом Україна співмірна із сумарним вантажооборотом чотирьох сусідніх країн ЄС. Розвинена мережа залізничних колій відводить Україні у перспективі важливу роль на європейському ринку вантажних перевезень. Її вантажооборот на 50% перевищує вантажооборот залізниці Німеччини, яка є лідером за цим показником у ЄС.

*Одним із стримуючих факторів посилення потенціалу розвитку логістично-транспортної інфраструктури України все ще залишаються транспортні комунікації.* Довжина швидкісних доріг у країні залишається вкрай мізерною, технічний стан дорожньо-транспортної мережі є незадовільним. Протягом 2010-2018 рр. саме за компонентами «Митниця» та «Інфраструктура» Україна демонструвала найнижчі бали під час оцінки Індексу ефективності логістики.

Серед прикордонних областей Західного регіону України найвищим рівнем розвитку транспортних мереж характеризується Львівська область. Решта областей – вищим середнього рівня в Україні. У післявоєнний період відновлення та розбудова транспортних комунікацій та транспортної інфраструктури (транспортних розв'язок, мостів тощо) повинні враховувати потреби внутрішнього та зовнішнього ринків щодо обсягів та логістики вантажних перевезень та передбачати активне впровадження розумних та енергоефективних транспортних технологій.

Ступінь зносу основних засобів у сфері транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності протягом 2015-2020 рр. коливався в межах 50% при рівні коефіцієнта оновлення основних фондів на рівні ~10%. Відтак *стримуючими факторами нарощення обсягів вантажних залізничних перевезень є низькі темпи оновлення вагонного парку та звуження загальних експлуатаційних можливостей парку локомотивів в Україні з огляду на погіршення їх технічного стану та низькі темпи оновлення.* Станом на кінець 2020 р. близько 52% всього вагонного парку перебувало у власності АТ «Укрзалізниця», яка є монополістом на ринку вантажних вагонів. Висока частка

неробочого парку на рівні 50,23% свідчить про неефективність роботи Укрзалізниці як основного власника вагонного парку в Україні.

***Відсутність комплексної та системної державної політики у сфері розвитку вантажних перевезень залізничним транспортом призвело до падіння об'ємів виробництва вантажних вагонів у 2021 р. на 58,1 %, а у 2020 р. – на 70,1 %. У 2021 р. вироблено лише 1213 од. вагонного парку, у 2020 р. - 3241 од. Звуження попиту на виробництво вагонів та нереалізація потенціалу виробничих потужностей для виробництва вагонів, які відповідають внутрішнім вимогам та стандартам, призвели до занепаду вагонобудівельної галузі. Причому виробнича база підприємств дозволяє забезпечувати як внутрішній, так і зовнішній попит на продукцію.***

***Виходячи з наявних на сьогодні даних щодо проєктної пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску для вантажних перевезень пункти пропуску на кордоні з Польщею функціонують понад проєктну спроможність, а пункти пропуску на кордоні з Словаччиною, Угорщиною та Румунією функціонують на межі проєктної спроможності. Відтак це є однією з причин формування величезних черг на кордоні та одним із вагомих стримуючих факторів нарощення міжнародних та транзитних вантажних перевезень.***

***З метою планування збільшення пропускної спроможності мережі автомобільних пунктів пропуску необхідно оцінити (оновити) проєктну пропускну спроможність з врахуванням вже проведених заходів з модернізації (впровадження сучасних інформаційних рішень, збільшення кількості смуг руху, тривалості проведення митного, фітосанітарного та інших видів контролю тощо) та облаштування пунктів пропуску.***

***Станом на 2021 р. залізничні пункти пропуску для вантажних перевезень на кордоні Україна-ЄС функціонували загалом на третину своїх проєктних можливостей. Формування черг перед цими пунктами пропуску відбувається через брак рухомого складу, неінтегрованість національної та європейської залізничних мереж та неспроможність останньої забезпечити пропуск значно вищих в умовах війни обсягів вантажів.***

***У розрізі прикордонних регіонів найбільшою проєктною спроможністю прикордонної інфраструктури володіє Закарпатська область (33,5% - для автомобільного сполучення, 72,4% - для залізничного сполучення). Водночас станом на 2021 р. саме через автомобільні пункти пропуску у Львівській області було пропущено 38% вантажних автомобілів та 38,6% всіх вантажів. Розбудова мережі пунктів пропуску для вантажних перевезень у Львівській області повинна відбуватись з врахуванням особливостей функціонування всієї мережі пунктів пропуску на кордоні Україна-ЄС.***

Нарощенню потенціалу розвитку логістично-транспортної інфраструктури **сприятиме розвиток інтермодальних та контейнерних терміналів** шляхом збільшення її пропускної спроможності, розширення географії перевезень, розширення переліку транспортних та логістичних послуг, розвитку всіх видів транспорту, залучення інвестиційних ресурсів тощо. У країнах ЄС частка перевезень в контейнерах сягає 45%. Однак в Україні, на відміну від розвинених країн світу, їх частка в загальному залізничному потоці залишається вкрай низькою. За різними оцінками, вона складає всього від 0,5 до 2,3%. В умовах переорієнтації світових логістичних ланцюгів поставок на маршруті Великого Шовкового шляху та розвиненої транспортної мережі країна володіє значним потенціалом розвитку мережі інтермодальних терміналів.

**Не менш важливою складовою розвитку логістично-транспортної інфраструктури у сфері автомобільних перевезень є подальший розвиток інфраструктури придорожного сервісу.** Поетапно імплементуючи європейське законодавство Україна повинна вже враховувати ті зміни, які передбачені Пакетом мобільності<sup>46</sup>, прийнятим Європейським Парламентом 8 липня 2020 року. Зокрема, збережена заборона на проведення нормального щотижневого періоду відпочинку водія у кабіні транспортного засобу. Щотижневий період відпочинку водія (не менше 45 годин) не може здійснюватися у кабіні транспортного засобу<sup>47</sup>. Якщо водій відпочиває далеко від дому, роботодавець бере на себе витрати по розміщенню водія (наприклад, в готелі або іншому номері з відповідними спальними і санітарними зручностями). Необхідність виконання нових вимог законодавства в частині дотримання режиму праці та відпочинку водія вплинуло на формування процесів корпоративної міграції до країн Східної Європи (Польщі, Угорщини, Чехії), які на сьогодні знаходяться у більш вигідній позиції, виходячи з їх географічного розташування.

Важливими чинниками подальшого розвитку ринку автомобільних вантажних перевезень стануть зміни, які Європейська комісія найближчим часом внесе до чинної Європейської директиви щодо ваги та габаритів транспортних засобів, щоб гармонізувати національні правила, полегшити транскордонні перевезення та зробити внесок у енергоефективність та скорочення викидів. Буде узгоджено та адаптовано максимальну вагу та розміри ТЗ з найбільш поширеними допустимими в даний час обмеженнями, тобто збільшення їх ваги до 44 тонн при загальній довжині до 20,75 м, як це вже дозволено у 13 державах-членах, а також

<sup>46</sup> Набір законодавчих актів ЄС, призначений для регулювання комерційних відносин в сфері автомобільного транспорту на рівні ЄС.

<sup>47</sup> Регламент ЄС 2020/1054 від 15 липня 2020 р. про внесення поправок до Регламенту ЄС № 561/2006 щодо мінімальних вимог до максимального денного і щотижневого часу керування, мінімальним перерв, щоденних і щотижневих періодів відпочинку

«Європейські модульні системи» довжиною до 25,25 м та максимальною масою 60 тонн<sup>48</sup>.

Крім того, у зв'язку з високими цінами на електроенергію, зниженням економічної активності, а також із поганою роботою залізниці, в останньому кварталі минулого року на 6,46% скоротилися Європейські комбіновані перевезення (КП). Ринок очікує, що пакет Greening Freight Package буде опубліковано протягом 2023 року. Він спрямований на «внесення поправок до директиви Eurovignette щодо стягнення дорожніх зборів з великовантажних транспортних засобів. Тобто правила щодо вартості автомобільних перевезень можуть змінитися, що зробить їх дорожчими і менш конкурентоспроможними порівняно із залізничними<sup>49</sup>.

Широкомасштабне вторгнення росії в Україну 24 лютого 2022 р. здійснило визначаючий вплив як на формування потенціалу розвитку логістично-транспортної інфраструктури України, так і на інструментарій його посилення, спричинивши нищівні наслідки для країни та її мешканців. За попередніми оцінками найбільша частка у загальному обсязі прямих втрат України припадає на житлові будівлі (39,7% або \$50,5 млрд) та інфраструктуру (27,7% або \$35,3 млрд). **Саме *об'єкти транспортної інфраструктури зазнають найбільших руйнувань*** серед решти об'єктів інфраструктури загалом. По-перше, вони стають об'єктами обстрілу під час артилерійських та ракетних атак, а по-друге, через те, що транспортними мережами перевозиться та пересується військова техніка. З початку бойових дій в Україні були пошкоджені 19 аеропортів і цивільних аеродромів; щонайменше 110 залізничних вокзалів і станцій. Також руйнувань зазнали 25,0 тис. км доріг та 315 мостів і мостових переходів державного, місцевого або комунального значення<sup>50</sup>

Найбільших інфраструктурних руйнувань зазнали регіони, які наближені до лінії фронту. Об'єктивна оцінка завданих росіянами збитків, зокрема у Луганській чи Херсонській області буде здійснена вже після звільнення окупованих регіонів<sup>51</sup>. Прикордонні області Західного регіону України, будучи віддаленими від зони активних бойових дій, у меншій мірі потерпають від військових дій та на сьогодні слугують основними зовнішньоторгівельними воротами України.

---

<sup>48</sup> ЄК найближчим часом внесе зміни до габаритно-вагових норм для вантажівок. URL: [https://logist.today/uk/dnevnik\\_logista/2023-02-15/ek-v-blizhajshee-vremya-vneset-izmeneniya-v-gabaritno-vesovye-normy-dlya-gruzovikov/](https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2023-02-15/ek-v-blizhajshee-vremya-vneset-izmeneniya-v-gabaritno-vesovye-normy-dlya-gruzovikov/)

<sup>49</sup> Європейські комбіновані перевезення скоротилися на 6,46%. URL: [https://logist.today/uk/dnevnik\\_logista/2023-02-16/uiirr-evropejskie-kombinirovannye-perevozki-sokratilis-na-6-46/](https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2023-02-16/uiirr-evropejskie-kombinirovannye-perevozki-sokratilis-na-6-46/)

<sup>50</sup> *Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на 1 вересня 2022 року*. Вересень 2022. KSE Institute. Офіс Президента України. Міністерство економіки України. Міністерство з питань реінтеграції тимчасово окупованих територій України. Міністерство інфраструктури України. Міністерство розвитку громад та територій України. 40 с.

<sup>51</sup> УКРІНФОРМ. Про зруйновані ворогом дороги і про те, що вдалося відбудувати. Інтерв'ю з Андрієм Івко, першим заступником голови Укравтодору. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3602986-andrij-ivko-persij-zastupnik-golovi-ukravtodoru.html>

**Втрата частини транзитного потенціалу та закриті кордони на Сході та Півночі** змінюють пріоритети планування та відновлення транспортної інфраструктури, формування нових транспортних коридорів. Логістичні маршрути теж зазнали суттєвих змін. Перевізники, які до війни здійснювали вантажні перевезення до Франції, Іспанії, Італії, переорієнтувалися на інші напрямки, зокрема, на Румунію, Болгарію та Польщу. Це безпосередньо вплинуло на європейський ринок вантажних перевезень. Згідно з дослідженням TIMOCOM, У четвертому кварталі 2022 р. відзначено різке падіння вантажів, що пропонуються, порівняно з третім кварталом, яке склало 36%. Водночас, обсяг вантажів зі східноєвропейських країн трохи збільшився, незважаючи на негативну тенденцію у всій Європі. Зовнішня торгівля у Східній Європі прискорилася. Обсяг вантажів із Польщі до Румунії у четвертому кварталі зріс порівняно з попереднім роком. У жовтні на торговому майданчику TIMOCOM було створено на 89% більше пропозицій щодо вантажоперевезень. У листопаді їх було на 7% більше, ніж минулого року, а в грудні відбулося явне падіння пропозиції на 42%<sup>52</sup>.

В умовах війни велика кількість світових компаній залишають ринок росії. Данська логістична компанія Maersk теж заявила про відхід з ринку агресора. Maersk спеціалізується на морських вантажних перевезеннях і обслуговуванні портових терміналів та є світовим лідером у сфері контейнерних перевезень з часткою на ринку 18%. У цих умовах **компанія активно розвиватиме нові логістичні маршрути, частина з яких може пролягати територією України**<sup>53</sup>.

Україна приєдналася до єдиної системи NCTS<sup>54</sup>, відбулася лібералізація перевезень внаслідок відміни дозволів. Слід підкреслити, що питання квот та дозволів на міжнародні перевезення була вкрай гострою останніх декілька років. Відбулася **зміна логістики загалом**: у частині способу транспортування вантажів, планування транспортних процесів із складськими та виробничими операціями, визначення оптимальних маршрутів постачання. **Збільшився попит на автомобільні вантажні перевезення**. Станом на вересень 2022 р. в Україні на автомобільний транспорт припадало 15% всього фізичного обсягу товарного експорту та імпорту. При цьому більш ніж половина всього імпорту перевозиться автотранспортом. У грошовому вимірі це склало 73%.

Відбулось суттєве зростання кількості виданих ліцензій на автомобільні вантажні перевезення. Так, у вересні 2022 р. Укртрансбезпека видала 1436 таких

<sup>52</sup> TIMOCOM: пропозиція щодо вантажних перевезень в Європі впала на 36%. URL: [https://logist.today/uk/dnevnik\\_logista/2023-02-21/timocom-predlozhenie-po-gruzoperevozkam-v-evrope-upalo-na-36/](https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2023-02-21/timocom-predlozhenie-po-gruzoperevozkam-v-evrope-upalo-na-36/)

<sup>53</sup> Світовий гігант контейнерних перевезень остаточно поставив хрест на російському ринку. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/svitoviy-gigant-konteynernih-perevezen-ostatochno-postaviv-hrest-na-rosiyskomu-rinku-12152451.html>

<sup>54</sup> New Computerized Transit System – система, в основі якої лежить Конвенція про процедуру спільного транзиту. Вона пов'язує митні служби у країнах-учасниках Конвенції, дозволяючи обмін митними даними для контролю за транзитними переміщеннями



ліцензій, що в 6 разів більше, ніж за аналогічний період минулого року. Кількість виданих ліцензій на міжнародні вантажні перевезення зросла в 10 разів, а на перевезення палива – в 30 разів<sup>55</sup>.

Зросли ціни на вантажні перевезення, а також відбулося збільшення транзитного часу в дорозі. У логістичних компаніях суттєво виросли операційні витрати. Частка логістики в кінцевих цінах також значно зросла<sup>56</sup>.

У 2022 р. логістична галузь в Україні функціонувала в умовах нових викликів, пов'язаних зокрема з дефіцитом пального та впровадженням графіків відключень електроенергії, та адаптовувалась до сучасних реалій: роботи автозаправок під час повітряних тривог чи відключень електроенергії, роботи митних терміналів щодо оформлення імпорту та експорту, знеструмлення пунктів пропуску<sup>57</sup>.

***Переорієнтація основних міжнародних та транзитних вантажних перевезень у напрямі західного кордону України збільшила навантаження на прикордонну інфраструктуру прикордонних областей.*** Це вплинуло на періодичне формування величезних черг вантажних автомобілів та вагонів перед пунктами пропуску. Зокрема, протягом березня-червня 2022 року накопичено понад 42 тис. вагонів в чергах в напрямку західних переходів. Вантажі місяцями простоювали на станціях, виник дефіцит порожніх вагонів через сформований «склад на колесах», ускладнилася робота залізниці на переходах через забиті сортувальні станції і колії, швидкість та ефективність перевезень знизилася, а вартість використання вагонів і відповідно перевезень зросла в рази. З липня 2022 р. Укрзалізниця впровадила механізм узгодження з іноземними перевізниками заявок-планів на місяць та алгоритм обмеження планів з навантаження на місяць відповідно до фактичної спроможності по перевезенню за місяць та раніше сформованої черги. Завдяки цьому на 10 жовтня 2022 р. вдалося зменшити чергу в напрямку західних переходів до 14,6 тис. вагонів, підвищити ефективність і швидкість перевезень та знизити вартість користування вагонами до більш прийняттого рівня<sup>58</sup>.

Станом на кінець лютого 2023 року загальне накопичення вагонів у напрямку пунктів пропуску становило 16,185 тис. вагонів, з яких із зерном - 3,647 тис. вагонів. Поліпшення цінової кон'юнктури на ринку ЄС зумовило зростання обсягів перевезень рудних вантажів у напрямку західних прикордонних переходів.

<sup>55</sup> Коссе І. Тренди української логістики на кінець жовтня 2022 року. AGROTIMES. 1.11. 2022 р. URL: <https://agrotimes.ua/opinion/trendy-ukrayinskoyi-logistyky-na-kinecz-zhovtnya-2022-roku/>

<sup>56</sup> Мокряков А. Ринок вантажних перевезень в Україні: результати останніх досліджень та прогнози. LOGIST.FM від 7.12. 2022 р. URL: <https://logist.fm/publications/rinok-vantazhnih-perevezen-v-ukrayini-rezultati-ostannih-doslidzhen-ta-prognozi>

<sup>57</sup> *Українське радіо*. Черги у 60 км, дорожчання доставки товарів вдвічі: як працюють автоперевізники під час війни. Програма: Сьогодні. Вдень від 30.10.2022 р. URL: <http://www.nrcu.gov.ua/news.html?newsID=99926>

<sup>58</sup> Лиса А. Скасування планів навантаження на залізниці може вдарити по доходах аграріїв. 17 листопада 2022 р. LANDLORD. URL: <https://landlord.ua/news/skasuvannia-planiv-navantazhennia-na-zaliznytsi-mozhe-vdaryty-po-dokhodakh-ahraryiv/>

Загальний час очікування в черзі сягав в середньому загалом вісім діб, а вагонів із зерном - не більше шести діб. Найбільше накопичення вагонів відбулося у напрямку переходу Ізов - Грубешів (Польща) - 3,716 тис. вагонів, із них 507 із зерном за щодобового пропуску через перехід 490 вагонів. Через збільшення перевезень руди відбулось накопичення вагонів на переході Ужгород - Матевці (Словаччина) та Батеве - Еперешке (Угорщина), на якому час в очікуванні перетину кордону становив до 17 діб<sup>59</sup>.

**З метою збільшення пропускної спроможності пунктів пропуску протягом 2022-2023 рр. вже здійснено низку заходів:**

- змінено організацію руху на окремих пунктах пропуску на українсько-польській ділянці кордону. З 1 вересня 2022 р. до кінця 2022 р. рух вантажних ТЗ дозволеною максимальною масою понад 7,5 т здійснювалося через чотири ПП: «Рава-Руська», «Краківець», «Шегині», «Ягодин». Пропуск легкових машин та пасажирських автобусів у цих ПП залишався без змін, за винятком «Ягодин», де пропуск легкових автомашин тимчасово не здійснювався<sup>60</sup>;

- проведено модернізацію окремих пунктів пропуску. Зокрема у ПП «Краківець-Корчова» збільшено кількість смуг для вантажівок з 4 до 10<sup>61</sup>;

- узгоджено заходи із польською стороною щодо оптимізації роботи фітосанітарних та ветеринарних служб<sup>62</sup>. Зокрема, з метою покращення та упорядкування транзиту українських зернових та олійних культур через територію Польщі, з 8 березня 2023 року офіційні пломби (митні пломби) будуть в обов'язковому порядку накладатися на автомобільні транспортні засоби на митних пунктах, розташованих на польсько-українських прикордонних переходах. У разі транзиту до портів або інших країн-членів ЄС, за умови використання офіційних пломб, польська ветеринарна інспекція не буде проводити жодних перевірок<sup>63</sup>;

- відкрито нові пункти пропуску для пропуску вантажних транспортних засобів без вантажу:

- у листопаді 2022 р. на українсько-румунському кордоні відкрили міжнародний автомобільний пункт пропуску «Красноільськ - Вікову де

<sup>59</sup> Скупчення вагонів спостерігається на трьох західних залізничних переходах через активізацію перевезень руди. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/893521.html>

<sup>60</sup> На кордоні з Польщею змінили організацію руху транспорту. 1.09.2022 р. URL: <https://lyuboml.rayon.in.ua/news/539161-na-kordoni-z-polshcheyu-zminili-organizatsiyu-rukhu-transportu>

<sup>61</sup> Садловська К., Качмарик І. У пункті пропуску "Краковець-Корчова" збільшили кількість смуг для вантажівок. *Суспільне новини* від 20 червня 2022. URL: <https://suspilne.media/252127-u-punkti-propusku-krakovec-korcova-zbilsili-kilkist-smug-dla-vantazivok/>

<sup>62</sup> УКРІНФОРМ. Україна пропонує допомогу польським службам для зменшення черг із вантажівок на кордоні. 8.09.2022 р. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3567091-ukraina-proponue-dopomogu-polskim-sluzbam-dla-zmensenna-cerg-iz-vantazivok-na-kordoni.html>

<sup>63</sup> Польща спрощує проходження кордону: перелік товарів. URL: <https://agronews.ua/news/polshha-sproshhuye-prohodzhennya-kordonu-perelik-tovariv/>

Сус». Проїзд дозволений для легкових автомобілів і порожніх вантажівок<sup>64</sup>;

- 13 лютого 2023 р. розпочато здійснення пропускних операцій вантажних транспортних засобів з допустимою максимальною вагою понад 7,5 тонн, без вантажу на ПП «Нижанковичі-Мальховіце» на українсько-польській ділянці кордону<sup>65</sup>. Для здійснення прикордонного контролю вантажівок на двох смугах руху призначено прикордонні наряди з перевірки документів та огляду транспортних засобів. Пропуск вантажівок здійснюватиметься цілодобово у двох напрямках, однак кордон не можуть перетинати порожні цистерни, які призначені для перевезення небезпечних вантажів, у тому числі ПММ. Пункт пропуску «Нижанковичі – Мальховіце» мають офіційно відкрити до 2024 року<sup>66</sup>;
- у лютому 2023 р. на українсько-румунській ділянці кордону у Чернівецькій області розпочав роботу міжнародний автомобільний пункт пропуску “Дяківці-Раковець”. Він працюватиме цілодобово. Запланована добова пропускна спроможність – до 300 автомобілів, десять автобусів, 1550 осіб, в тому числі 500 пішоходів. Тут передбачено шість смуг руху для оформлення транспортних засобів та окрема для осіб, які перетинають кордон пішки<sup>67</sup>. Спочатку на КПП пропускатимуть порожні вантажівки та цистерни, а потім він стане доступний цілодобово для пішохідного, автомобільного (включно з автобусами), крім вантажного, сполучення<sup>68</sup>.

- запровадження у тестовому режимі е-черги (єЧерга) на українсько-польському кордоні у пункті пропуску «Ягодин» від 12 грудня 2022 р.<sup>69</sup>;

- відновлення залізничного сполучення з Румунією шляхом реконструкції широкої колії у напрямі м. Галац (Румунія). Роботи з реконструкції розпочалися на початку червня 2022 року. Це дозволило транспортувати зерно з України через Молдову до Галаца безпосередньо для перевантаження на баржі, а потім далі, в

---

<sup>64</sup> Кознова О. Україна та Румунія відновлять залізничне сполучення та відкривають новий пункт пропуску. LIGA ZAKON Бізнес від 10.11.2022 р. URL: [https://biz.ligazakon.net/news/215294\\_ukraina-ta-rumunya-vdnovlyat-zalznichne-spoluchennya-ta-vdkrivayut-noviy-punkt-propusku](https://biz.ligazakon.net/news/215294_ukraina-ta-rumunya-vdnovlyat-zalznichne-spoluchennya-ta-vdkrivayut-noviy-punkt-propusku)

<sup>65</sup> Шутка Н. Пункт пропуску «Нижанковичі-Мальховіце» відкриють для вантажівок. ZAXID.NET від 10.02.2023 р. URL: <https://zaxid.net/news/>

<sup>66</sup> На Львівщині відкрили для вантажівок пункт пропуску Нижанковичі. URL: <https://varianty.lviv.ua/93285-na-lvivshchyni-vidkryly-dlia-vantazhivok-punkt-propusku-nyzhankovychi>

<sup>67</sup> На українсько-румунському кордоні відкрили новий автомобільний пункт пропуску. URL: <https://minre.gov.ua/news/na-ukrayinsko-rumunskomu-kordoni-vidkryly-novyy-avtomobilnyy-punkt-propusku>

<sup>68</sup> На кордоні України з Румунією розпочинає роботу КПП «Дяківці». URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3668354-na-kordoni-ukraini-z-rumunieu-rozpocinae-robotu-kpp-dakivci.html>

<sup>69</sup> Літвицька Л. На "Ягодині" запрацювала електронна черга перетину кордону для вантажівок. Суспільне новини від 12 грудня 2022. URL: <https://suspihne.media/337118-na-agodini-zapracuvala-elektronna-gerga-peretinu-kordonu-dla-vantazivok/>

тому числі до чорноморського порту Констанца. У Галаці також є потужності для тимчасового зберігання місткістю 25 тис. т<sup>70</sup>.

*Довідково: на українсько-румунському кордоні зараз функціонують два вузли для залізничного сполучення. Укрзалізниця відремонтувала ділянку Рахів – Берлебаши – держкордон (19,3 км) і Тересва – держкордон (1,1 км), розраховуючи на збільшення вантажних перевезень. Нові ділянки дозволять відкрити ще третій і четвертий вузли, якщо румунська сторона відновить свою частину ділянки. Відтак залізницею через кордон Румунії можна буде відправляти додаткові шість пар вантажних поїздів щодня - це додаткові 3,5 млн т вантажів на рік<sup>71</sup>.*

- відновлення залізничного сполучення між прикордонним містечком Нижанковичі (Україна) та Перемишлем (Польща), яке не працювало з 1995 року. У 2022 році з польської сторони відновлено 12 км колії, з української - 70 км колії головної та приймально-відправних колій, із них 30 км – широкої, 9 км – європейського зразка та 30 км – суміщеної колії<sup>72</sup>. У найближчій перспективі очікується відновлення руху поїздів міжнародною ділянкою Мальховіце–Нижанковичі–Старжава–Кросценко». Залізничники відновили 10 мостів, чотири пасажирські платформи, дев'ять будівель технологічного призначення, а також вокзали у Хирові, Нижанковичах та Старжаві. Крім того, відновили колії між Хировом та Самбором. Відновлення колій значно поліпшить пропускну спроможність західного кордону<sup>73</sup>.

- відновлення залізничного сполучення між Україною та Молдовою шляхом відкриття нового тимчасового пункту контролю на території залізничної станції Березине для залізничного вантажного сполучення (на залізничній ділянці Березине-Басарабська в Одеській області в обхід самопроголошеного Придністров'я, її довжина становить 22 км (на території України – майже 21 км))<sup>74</sup>. Цей маршрут важливий для транспортних перевезень, зокрема, українського зерна. Пункт пропуску відкрито на період воєнного стану та 90 днів після його припинення або скасування чи до запровадження спільного контролю

<sup>70</sup> Romania Reopens Soviet-Era Rail Line to Aid Ukraine Grain Sales. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-07-07/romania-reopens-soviet-era-rail-line-to-aid-ukraine-grain-sales>

<sup>71</sup> «Укрзалізниця» розширить вантажні перевезення в Румунію через Рахів. URL: <https://thepage.ua/ua/news/ukrzaliznitsya-rozshirit-vantazhni-perevezennya-v-rumuniyu-cherez-rahiv>

<sup>72</sup> Прадід Я. Україна відновила залізничне сполучення з Перемишлем через Нижанковичі. ZAHID.NET URL: <https://zaxid.net/news/>  
[https://zaxid.net/na\\_lvivshhini\\_vidnovili\\_zalaznichne\\_spoluchennya\\_mizh\\_nizhankovichami\\_i\\_peremishlem\\_n1558185](https://zaxid.net/na_lvivshhini_vidnovili_zalaznichne_spoluchennya_mizh_nizhankovichami_i_peremishlem_n1558185)

<sup>73</sup> Україна відновила залізничне сполучення з Перемишлем через Нижанковичі. URL: [https://zaxid.net/na\\_lvivshhini\\_vidnovili\\_zalaznichne\\_spoluchennya\\_mizh\\_nizhankovichami\\_i\\_peremishlem\\_n1558185](https://zaxid.net/na_lvivshhini_vidnovili_zalaznichne_spoluchennya_mizh_nizhankovichami_i_peremishlem_n1558185)

<sup>74</sup> . URL: <https://biz.liga.net/ua/ekonomika/transport/novosti/ukraina-i-moldova-vozobnovili-jeleznodorojnoe-soobschenie-v-obhod-pridnestrovyia>

контрольними органами України та Республіки Молдова на залізничній станції Бесараб'яска (Республіка Молдова)<sup>75</sup>.

***Посиленню потенціалу розвитку логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України також сприятимуть:***

- розвиток складського господарства. Окрім фізичного транспортування вантажів зростає запит на послуги перевалювання, зберігання, сортування. У місцях, близьких до прикордонних переходів із Польщею, Угорщиною, Румунією та Словаччиною, спостерігатиметься значне зростання інвестицій у побудову логістичних центрів та об'єктів зберігання й перевалки вантажів. Зокрема цього року девелопер Alterra Group завершив будівництво масштабного проекту у Львові. Компанія здала в експлуатацію всі черги Логістичного центру Port, площею 48 тис. кв. м. Концепція об'єднала чотири термінали складської логістики, торгові площі з транспортною доступністю та паркінгами, інноваційний бізнес-центр, супермаркет, аптеки, заклади харчування й зелені зони. Port вигідно розташований поруч із головними транспортними артеріями, що сполучають Львів з іншими містами України та прикордонними містами ЄС<sup>76</sup>;

- зростання інвестицій у побудову елеваторів. До прикладу, із 1200 елеваторів, зерноховищ, хлібокомбінатів і хлібоприймальних пунктів у Львівській області працюють лише 27, в Івано-Франківській — 11, у Закарпатській - 2, у Чернівецькій - 7, у Волинській - 22, що становить сукупно трохи більше 5% усіх зерноховищ країни<sup>77</sup>;

- реалізація проектів часткової або повної інтеграції залізничної інфраструктури з європейською. Розглядається питання збільшення кількості евроколій (1435 мм) у західних областях. У Львівській області таких проектів є три, в Івано-Франківській - п'ять, у Чернівецькій – один;

- розвиток альтернативних маршрутів, зокрема і для контейнерних перевезень. Для прикладу, Західний термінал запустив регулярний поїзд із Тернополя на Констанцу, що допомогло перевезти багато контейнерів, зокрема з критичним імпортом та продуктами першої необхідності. На сьогодні залізницею Україна доставляє вантажі до Гданська, Гдині, Свіноуйсьце (Польща) та Констанци

---

<sup>75</sup> Уряд на кордоні з Молдовою відкриває тимчасовий пункт пропуску для залізничних перевезень. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3670103-ukraina-na-kordoni-z-moldovou-vidkrivae-timcasovij-punkt-propusku-dla-zaliznicnih-perevezen.html>

<sup>76</sup> У ЛЬВОВІ ЗАВЕРШИЛИ БУДІВНИЦТВО МАСШТАБНОГО ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ ПЛОЩЕЮ 48 ТИС. КВ. М. URL: [https://tvoemisto.tv/news/u\\_lvovi\\_zavershyly\\_budivnytstvo\\_masshtabnogo\\_logistychnogo\\_tsentru\\_ploshcheyu\\_48\\_tys\\_kv\\_m\\_142823.html](https://tvoemisto.tv/news/u_lvovi_zavershyly_budivnytstvo_masshtabnogo_logistychnogo_tsentru_ploshcheyu_48_tys_kv_m_142823.html)

<sup>77</sup> Друге дихання: як Західна Україна отримала шанс на індустріалізацію. URL: [https://zn.ua/ukr/economics\\_of\\_regions/druhe-dikhannja-jak-zakhidna-ukrajina-otrimala-shans-na-industrializatsiju.html](https://zn.ua/ukr/economics_of_regions/druhe-dikhannja-jak-zakhidna-ukrajina-otrimala-shans-na-industrializatsiju.html)

(Румунія), які далі уже морем прямують до кінцевого споживача. Запущено перший контейнерний потяг у Клайпеду (Литва)<sup>78</sup>.

LTG Cargo Ukraine, дочірня компанія LTG Cargo вантажної транспортної компанії групи Литовських залізниць (LTG), та PKP Cargo, польська вантажна транспортна компанія, підписали угоду про співпрацю. Після підписання цього договору LTG Cargo Ukraine стала оператором вантажних перевезень між Литвою та Україною через територію Польщі. Наразі в Україну вже прибув перший потяг з Литви компанії LTG Cargo Ukraine. Очікується, що наступного року LTG Cargo Ukraine перевезе 140 поїздів між Україною та Литвою. Вантаж транспортуватиметься у більших 60-контейнерних поїздах. Як і раніше, з України до Клайпедського морського порту транспортуватимуться сільськогосподарські продукти (зерно та олія). LTG Cargo Ukraine, яка працює в Україні, візьме на себе організацію всього сервісу вантажоперевезень: вантажоперевезення, консолідація парку вагонів для європейських залізниць та залізниць широкої колії, митне декларування, перевалочні послуги та експедирування. Польська компанія PKP Cargo здійснюватиме транспортування вантажів територією Польщі. Сільськогосподарську продукцію перевозитимуть залізничним транспортом через два українсько-польські прикордонні переходи: Мостиська та Медика, а також станції Ягодине та Дорогуськ. Польська дочірня компанія LTG Cargo – LTG Cargo Polska – продовжить фокусуватися на перевезенні вантажів на внутрішньому ринку Польщі та на інтермодальних перевезеннях вантажів між Литвою та Німеччиною через польську територію<sup>79</sup>.

Асоціація міжнародних постачальників транспортних та логістичних послуг (UTIKAD), неурядова організація, що представляє транспортно-логістичну галузь Туреччини, підписала Меморандум про співпрацю з метою розвитку міжнародного мультимодального маршруту для організації залізничних перевезень напівпричепів між Туреччиною, Україною, Литвою та Скандинавією<sup>80</sup>.

- створення «Укрзалізницею» власної компанії-вантажоперевізника для роботи за межами України. Це дозволить їй вийти європейський ринок пасажирських і вантажних перевезень та збільшити обсяги вантажоперевезень територією країн ЄС<sup>81</sup>.

<sup>78</sup> Огляд автомобільних і контейнерних перевезень під час війни. TradeMasterGroup від 1.06.2022 р. URL: <https://trademaster.ua/articles/313550>

<sup>79</sup> LTG Cargo Ukraine стала оператором вантажних перевезень між Литвою та Україною. URL: <https://ltgcargo.ua/news/%d0%bf%d0%b5%d1%80%d0%b5%d0%ba%d0%bb%d0%b0%d0%b4-%d0%b7-%d0%bb%d0%b8%d1%82%d0%be%d0%b2%d1%81%d1%8c%d0%ba%d0%be%d1%97-%d0%bc%d0%be%d0%b2%d0%b8-%d0%bd%d0%b0-%d1%83%d0%ba%d1%80%d0%b0%d1%97%d0%bd%d1%81/>

<sup>80</sup> Турецькі логістичні компанії готові до співпраці щодо перевезення напівпричепів між Туреччиною, Україною, Литвою та Скандинавією. URL: <https://railexpoua.com/novyny/turetski-lohistichni-kompanii-hotovi-do-spivpratsi-shchodo-perevezennia-napivprychepiv-mizh-turechchynoiu-ukrainoiu-lytvoi-ta-skandynaviiei/>

<sup>81</sup> «Укрзалізниця» планує створити перевізника для Європи. URL: <https://thepage.ua/ua/news/ukrzaliznicya-planuye-stvoriti-kompaniyu-pereviznika-dlya-yevropi>

- подальший розвиток послуг мультимодальних перевезень. Зокрема, з 20 лютого 2023 р. АТ «Укрзалізниця» запроваджує новий інтермодальний сервіс, який об'єднуватиме перевезення контейнерних поїздів, контейлерних поїздів та поїздів комбінованого транспорту на базі рухомого складу філії «Центр транспортного сервісу «Ліски». Метою такої послуги є розвиток інтермодальних перевезень територією України та інтеграція в європейську систему контейнерних поїздів. Послуга надаватиметься операторам інтермодальних поїздів, які укладуть з товариством договір про надання послуг з організації вантажів залізничним транспортом у складі поїздів інтермодального транспорту. Перевагами запровадження такого сервісу є ритмічність перевезень, прогнозований час перевезення, можливість інтеграції в європейську систему контейнерних поїздів, прогнозована вартість послуги перевезення інтермодальних поїздів<sup>82</sup>.

***Стримуючим фактором проведення аналізу та розробки відповідних рекомендацій щодо посилення потенціалу розвитку логістично-транспортної інфраструктури є проблеми формування інформаційного забезпечення в управлінні транспортними потоками.*** Наявна система збору та оприлюднення статистичної інформації не передбачає моніторинг вантажопотоків у розрізі міжнародних та транзитних перевезень, контейнерних перевезень, розвитку мережі інтермодальних терміналів, їх пропускної спроможності та інших характеристик тощо. Національна статистична система повинна розвиватись у напрямі адаптації до європейської системи статистичного обліку, яка пропонує набагато ширший перелік статистичних показників для аналізу. Інтегрованість та відповідність європейській системі статистики сприятиме розвитку інформаційного забезпечення ефективного управління системою вантажних перевезень у транскордонному просторі Україна-ЄС.

Відновлення та розбудова логістично-транспортної інфраструктури України повинно відбуватись вже з врахуванням діючих вимог та стандартів європейського законодавства та подальшої гармонізації законодавства України та ЄС відповідно до Угоди про асоціацію.

Необхідно оновити законодавство в частині розвитку міжнародних транспортних коридорів та розвитку транзитного потенціалу країни, прописати маршрути цих коридорів та привести у відповідність схеми планування країни, областей, розробити чіткий план щодо їх розвитку. Законодавство у цій сфері не оновлювалось вже понад 20 років.

Прийняття управлінських рішень щодо збільшення пропускної спроможності мережі пунктів пропуску повинне передувати оцінка реальної проектної пропускної спроможності, дані якої на сьогодні є застарілими і не відповідають

---

<sup>82</sup> «Укрзалізниця» впроваджує комбінований інтермодальний сервіс. URL: <https://agrotimes.ua/elevator/ukrzaliznyczya-vprovadzhuye-kombinovanyj-intermodalnyj-servis/>

сучасному стану функціонування пунктів пропуску з позиції облаштування, систем обліку, штату, часу проходження всіх процедур на кордоні тощо.

Україна повинна зайняти активну позицію щодо розробки нових транспортних коридорів та облаштування вже діючих. В умовах побудови нових логістичних маршрутів в обхід росії та білорусії, транспортна інфраструктура країни може стати важливою складовою нових торговельних шляхів.

До системи внутрішніх вантажних перевезень в Україні необхідно інтегрувати у більшій мірі річкові та авіа порти, потенціал яких наразі використовується незначно.

***Загалом, для чіткого розуміння напрямів подальшого розвитку логістичного-транспортної інфраструктури України та її регіонів необхідно провести комплексну оцінку перспективних обсягів та напрямів здійснення вантажо потоків територією України у довгостроковій перспективі.*** Зокрема, 3 березня 2023 року Федеральне міністерство цифрових технологій і транспорту Німеччини представило новий прогноз трафіку до 2051 року. Згідно прогнозу у найближчі три десятиліття у Німеччині не відбудеться істотної зміни частки вантажних автомобілів у вантажних перевезеннях: вантажооборот автомобільним транспортом зросте на 54 %, залізничним транспортом - на 33%. Внутрішніми водними шляхами перевозитимуть на 10% менше вантажів, ніж у 2019 році, але обсяг вантажообороту збережеться. Таким чином, частка вантажних автомобілів у вантажоперевезеннях збільшиться до 89% у 2051 році. Вирішальним фактором різкого зростання автомобільного транспорту є структурні зміни у секторі вантажних перевезень. У зв'язку з енергетичним переходом спостерігається різке скорочення перевезень сипучих та енергетичних товарів, таких як вугілля, кокс, нафтопродукти, руда, які раніше транспортувалися переважно залізницею та водним транспортом. Обсяги товарів, які зазвичай перевозяться автомобільним транспортом, швидко зростають. Це у першу чергу поштові відправлення (+200 %), збірні вантажі (+91%), автомобілі (+47%), продукти харчування та напої (+29 %), а також інтермодальні перевезення (+73%)<sup>83</sup>.

Україна та її прикордонні регіони володіють значним потенціалом до збільшення міжнародних і транзитних вантажних перевезень. Важливою передумовою його реалізації є формування ефективного інституційного середовища, інтегрованого до європейського економічного простору, шляхом забезпечення виконання завдань, передбачених Угодою про Асоціацію між ЄС та Україною в частині транспорту, адаптації європейського та українського ринків вантажних перевезень до вимог Європейського зеленого курсу, розвитку співробітництва в межах транспортної панелі Східного партнерства (СхП), яка

---

<sup>83</sup> Presentation of the Long-Term Traffic Forecast to 2051 prepared by Intraplan on behalf of the German Federal Ministry for Digital and Transport. URL: <https://www.intraplan.de/en/topics/presentation-of-the-long-term-traffic-forecast-to-2051-prepared-by-intraplan-on-behalf-of-the-german-federal-ministry-for-digital-and-transport/>



також зорієнтована на забезпечення розвитку регіональної транспортної мережі СхП, сумісної з TEN-T мережею. Покращення інфраструктури перетину державного кордону, зокрема в частині збільшення пропускної спроможності митного кордону Україна-ЄС, має передбачати оптимізацію та стимулювання залізничних вантажних перевезень; відновлення та збільшення виробничих потужностей з обробки вантажів залізничних терміналів; розвиток мережі інтермодальних і перевантажувальних терміналів; створення прикордонних «сухих портів» і транскордонних логістичних хабів із запровадженням спільного контролю органами суміжних країн і спрощенням процедур перетину кордону під час здійснення мультимодальних і контрейлерних перевезень.

ДОДАТКИ  
Додаток А

Таблиця А.1

**Проектна та фактична пропускна спроможність пунктів пропуску для ВАНТАЖНОГО автомобільного сполучення у 2021 р.  
на кордоні Україна-ЄС**

| Назва ПП, Країна |                      | Область   | Пропускна спроможність за добу |           |          |          |                       |           |          |          | Всього пропущено                 |           |          |          |                    |
|------------------|----------------------|-----------|--------------------------------|-----------|----------|----------|-----------------------|-----------|----------|----------|----------------------------------|-----------|----------|----------|--------------------|
|                  |                      |           | ПРОЕКТНА                       |           |          |          | ФАКТИЧНА              |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |
|                  |                      |           | Всього автотрансп орту         | Вантажний | Легковий | Автобуси | Всього автотранспорту | Вантажний | Легковий | Автобуси | Всього пропущено (автотранспорт) | Вантажний | Легковий | Автобуси | Вантажі (тис.тонн) |
| з Польщею        |                      |           |                                |           |          |          |                       |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |
| 1                | Ягодин-Дорогуськ     | Волинська | 3875                           | 800       | 3000     | 75       | 2218                  | 954       | 1182     | 82       | 809532                           | 348263    | 431468   | 29801    | 3819,6             |
| 2                | Рава-Руська-Гребенне | Львівська | 3850                           | 250       | 3500     | 100      | 1557                  | 493       | 1012     | 52       | 568146                           | 179786    | 369261   | 19099    | 2302               |
| 3                | Краківець-Корчова    | Львівська | 2600                           | 500       | 2000     | 100      | 2194                  | 550       | 1578     | 67       | 800978                           | 200645    | 576055   | 24278    | 3225               |
| 4                | Шегині-Медика        | Львівська | 2470                           | 120       | 2200     | 150      | 2184                  | 296       | 1835     | 53       | 797175                           | 107885    | 669786   | 19504    | 1191               |

| Назва ПП, Країна |                                              | Область      | Пропускна спроможність за добу |           |          |          |                       |           |          |          | Всього пропущено                 |           |          |          |                    |
|------------------|----------------------------------------------|--------------|--------------------------------|-----------|----------|----------|-----------------------|-----------|----------|----------|----------------------------------|-----------|----------|----------|--------------------|
|                  |                                              |              | ПРОЕКТНА                       |           |          |          | ФАКТИЧНА              |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |
|                  |                                              |              | Всього автотрансп орту         | Вантажний | Легковий | Автобуси | Всього автотранспорту | Вантажний | Легковий | Автобуси | Всього пропущено (автотранспорт) | Вантажний | Легковий | Автобуси | Вантажі (тис.тонн) |
| 5                | Смільниця-Кросьценко (до 7,5 т) <sup>2</sup> | Львівська    | 2235                           | 100       | 2000     | 100      | 175                   | 4         | 170      | 1        | 63989                            | 1369      | 62205    | 415      | 8                  |
| зі Словаччиною   |                                              |              |                                |           |          |          |                       |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |
| 6                | Ужгород-Вишне Немецьке                       | Закарпатська | 4100                           | 500       | 3500     | 100      | 730                   | 249       | 470      | 11       | 266371                           | 90774     | 171697   | 3900     | 1260,7             |
| з Угорщиною      |                                              |              |                                |           |          |          |                       |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |
| 7                | Тиса-Захонь                                  | Закарпатська | 5580                           | 500       | 5000     | 80       | 1179                  | 447       | 685      | 46       | 430492                           | 163329    | 250199   | 16964    | 2334,9             |
| 8                | Лужанка-Берегшурань (до 7,5 т) <sup>4</sup>  | Закарпатська | 1800                           | 20        | 1760     | 20       | 625                   | 14        | 606      | 5        | 228061                           | 5254      | 221118   | 1689     | 5,7                |
|                  |                                              |              |                                |           |          |          |                       |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |

| Назва ПП, Країна |                             | Область      | Пропускна спроможність за добу |           |          |          |                       |           |          |          | Всього пропущено                 |           |          |          |                    |
|------------------|-----------------------------|--------------|--------------------------------|-----------|----------|----------|-----------------------|-----------|----------|----------|----------------------------------|-----------|----------|----------|--------------------|
|                  |                             |              | ПРОЕКТНА                       |           |          |          | ФАКТИЧНА              |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |
|                  |                             |              | Всього автотрансп орту         | Вантажний | Легковий | Автобуси | Всього автотранспорту | Вантажний | Легковий | Автобуси | Всього пропущено (автотранспорт) | Вантажний | Легковий | Автобуси | Вантажі (тис.тонн) |
| з Румунією       |                             |              |                                |           |          |          |                       |           |          |          |                                  |           |          |          |                    |
| 9                | Дякове-Халмеу <sup>4</sup>  | Закарпатська | 1250                           | 200       | 1000     | 50       | 409                   | 157       | 246      | 6        | 149162                           | 57425     | 89682    | 2055     | 832,1              |
| 10               | Порубне-Сірет <sup>4</sup>  | Чернівецька  | 880                            | 500       | 300      | 80       | 1214                  | 307       | 891      | 16       | 443083                           | 112168    | 325198   | 5717     | 1777,4             |
| 11               | Орлівка-Ісакча <sup>5</sup> | Одеська      | 500                            | 150       | 250      | 100      | 169                   | 66        | 98       | 5        | 61769                            | 24005     | 35932    | 1832     | 371                |

Джерело: Державна митна служба. URL: <https://map.customs.gov.ua/?locationTypes=1#712>

Таблиця А.2

## Проектна та фактична пропускна спроможність пунктів пропуску для залізничного сполучення у 2021 р. на кордоні Україна-ЄС

| Назва ПП,<br>Країна |                                               | область   | Пропускна спроможність за добу |           |              |           |              | Всього пропущено залізничних вагонів |                      |                         | Вантажі<br>(тис.тонн) |
|---------------------|-----------------------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|
|                     |                                               |           | ПРОЕКТНА                       |           |              | ФАКТИЧНА  |              | Всього<br>пропущено<br>(од)          | Вантажних<br>вагонів | Пасажирських<br>вагонів |                       |
|                     |                                               |           | Залізничних<br>вагонів (од)    | Вантажних | Пасажирських | Вантажних | Пасажирських |                                      |                      |                         |                       |
| з Польщею           |                                               |           |                                |           |              |           |              |                                      |                      |                         |                       |
| 1                   | Ягодин-Дорогуськ                              | Волинська | 350                            | 250       | 100          | 77        | 1            | 28450                                | 28069                | 381                     | 755                   |
| 2                   | Володимир-Волинський – Хрубешув               | Волинська | 1000                           | 1000      | -            | 735       | -            | 268105                               | 268105               | -                       | 10641                 |
| 3                   | Рава-Руська – Хребенне, Верхрата <sup>2</sup> | Львівська | n\а                            | n\а       | n\а          | 20        | -            | 7235                                 | 7235                 | -                       | 248                   |
| 4                   | Мостиська – Пшемисль <sup>5</sup>             | Львівська | 48                             | 40        | 52           | 161       | 52           | 62023                                | 58735                | 3288                    | 1816                  |

| Назва ПП,<br>Країна |                                        | область      | Пропускна спроможність за добу |           |              |           |              | Всього пропущено залізничних вагонів |                      |                         | Вантажі<br>(тис.тонн) |
|---------------------|----------------------------------------|--------------|--------------------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|
|                     |                                        |              | ПРОЕКТНА                       |           |              | ФАКТИЧНА  |              | Всього<br>пропущено<br>(од)          | Вантажних<br>вагонів | Пасажирських<br>вагонів |                       |
|                     |                                        |              | Залізничних<br>вагонів (од)    | Вантажних | Пасажирських | Вантажних | Пасажирських |                                      |                      |                         |                       |
| зі Словаччиною      |                                        |              |                                |           |              |           |              |                                      |                      |                         |                       |
| 5                   | Павлове-<br>Матьовце                   | Закарпатська | 990                            | 990       | -            | 521       | -            | 190341                               | 190341               | -                       | 6699                  |
| 6                   | Чоп – Чієрна над<br>Тисою <sup>2</sup> | Закарпатська | 2040                           | 2000      | 40           | 595       | -            | 217311                               | 217311               | -                       | 7323                  |
| з Угорщиною         |                                        |              |                                |           |              |           |              |                                      |                      |                         |                       |
| 7                   | Чоп – Дружба <sup>8</sup>              | Закарпатська | 760                            | 700       | 60           | 33        | -            | 12137                                | 12137                | -                       | 382                   |

| Назва ПП,<br>Країна |                                  | область      | Пропускна спроможність за добу |           |              |           |              | Всього пропущено залізничних вагонів |                      |                         | Вантажі<br>(тис.тонн) |
|---------------------|----------------------------------|--------------|--------------------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|
|                     |                                  |              | ПРОЕКТНА                       |           |              | ФАКТИЧНА  |              | Всього<br>пропущено<br>(од)          | Вантажних<br>вагонів | Пасажирських<br>вагонів |                       |
|                     |                                  |              | Залізничних<br>вагонів (од)    | Вантажних | Пасажирських | Вантажних | Пасажирських |                                      |                      |                         |                       |
| 8                   | Саловка-Еперешке <sup>3</sup>    | Закарпатська | 860                            | 860       | -            | 237       | -            | 86389                                | 86389                | -                       | 2833                  |
| з Румунією          |                                  |              |                                |           |              |           |              |                                      |                      |                         |                       |
| 9                   | Дякове-Халмеу <sup>3</sup>       | Закарпатська | 720                            | 720       | -            | 37        | -            | 13562                                | 13562                | -                       | 530                   |
| 10                  | Вадул-Сірет-Вікшани <sup>5</sup> | Чернівецька  | 752                            | 720       | 32           | 130       | 0            | 47273                                | 47273                | -                       | 1260                  |

Примітка: п\а – інформація відсутня

Джерело: Державна митна служба. URL: <https://map.customs.gov.ua/?locationTypes=1#712>