

## АНАЛІЗ ВАНТАЖОПОТОКІВ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЇ В ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

Кіс О.М.

*В статті вивчено і узагальнено наявні економіко-географічні переваги Закарпатської області щодо розташування відносно поточних та проектних транс'європейських транспортних коридорів, досліджено їх основні характеристики та принципи функціонування, проаналізовано наявну прикордонну інфраструктуру Закарпаття та обсяги вантажообігу через основні прикордонні пункти. Розглянуто основні автомобільні та залізничні прикордонні пункти Закарпатської області та перспективи збільшення обсягів транзитних перевезень та їх пропускної здатності.*

**Ключові слова:** транспортний коридор, транзит, вантажообіг, прикордонна інфраструктура.

### ВСТУП

Ефективне функціонування транспортної галузі є дуже важливим стратегічним напрямом розвитку прикордонного регіону. Воно сприяє реалізації конкурентних переваг геополітичного розташування Закарпаття на перетині важливих транспортних шляхів. Транзитні вантажні перевезення є вигідними для нашого регіону, тому залучення додаткових вантажопотоків є джерелом надходження додаткових фінансових ресурсів та інвестицій у транспортну мережу не тільки області, але і України в цілому.

### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Головною проблемою для будь-якого регіону є забезпечення неперервного розвитку, що ставить перед нами завдання пошуку нових можливостей використання конкурентних переваг. Для Закарпатської області такою перевагою є безумовно географічне розташування та близькість до транспортних коридорів Євросоюзу. **Актуальність** дослідження зумовлена поширенням і поглибленням інтеграційних процесів, що відбуваються в транспортній системі Європи – включенням Закарпатської області до 5 Критського коридору та Центральної транспортної осі. У цьому контексті виникає необхідність швидко адаптувати наявну інфраструктуру до змін на міжнародних ринках перевезень та зміцнення конкурентоспроможності нашого регіону в транспортній сфері. Виникає необхідність аналізу наявної прикордонної та транспортної інфраструктури Закарпатської області та визначення перспектив їх модернізації.

Значну увагу дослідженню розвитку міжнародних транспортних коридорів присвятили О. Бакаєв, В. Ревенко, А. Лук'янов, І. Малярчук, О. Нижник, А. Хахлоук, С. Пирожков, та інші. На розробці технічних, економічних та екологічних аспектів створення та функціонування транспортних коридорів зосередили свою увагу М. Сердюк, Д. Бойко, Н. Мхитарян. Також Г. Кірпа, дослідив інтеграцію залізничного транспорту України у європейську транспортну систему, а також організацію контейнерних перевезень в Україні. Г. Токман, М. Дергаусов велику увагу приділили висвітленню діяльності чорноморських портів. О. Никифорок розглядав транзитні перевезення як один з найважливіших напрямів реалізації соціально-економічного потенціалу України. **Методологічною основою** дослідження є системний аналіз, що дозволив виділити основні блоки механізму регіонального потенціалу з позицій синергізму. В процесі дослідження конкурентоспроможності регіону у сфері транспортування також використано системно-структурний та факторний аналіз, застосовувалися методи статистичного, функціонально-структурного та порівняльного аналізу, комплексної оцінки особливостей і факторів.

**Метою** даного дослідження є аналіз вантажопотоків, що проходять через Закарпаття та визначення перспективних напрямів розвитку та модернізації прикордонної інфраструктури. Для досягнення мети було поставлено наступні **завдання**: проаналізувати основні автомобільні та залізничні транспортні коридори, що з'єднують Європу та Азію та пролягають через область; здійснити систематизацію та опис наявної прикордонної інфраструктури; проаналізувати мережу доріг та під'їзних шляхів до пунктів переходу.

### РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

#### 1. Розташування Закарпаття щодо основних транспортних коридорів Європи

Закарпатська область має унікальне географічне розташування, вона межує з чотирма державами Євросоюзу, знаходячись на крайньому заході України. Зокрема, з Польщею протяжність кордону складає 33,4 км на північному заході, з Словаччиною на заході – 98,5 км, з Угорщиною – 130 км на півдні та Румунією – 205,4 км на південному сході. Специфічне політико-географічне розташування Закарпаття визначається розташуванням регіону відносно території України та країн Центрально-Східної Європи, а також відносно транс'європейських транспортних коридорів (див. Табл. 1). Це зумовило наявність одного з найбільших прикордонних комплексів, який включає 6 міжнародних та 4 міждержавних автомобільних і залізничних переходів та міжнародного аеропорту, які відкривають перспективу перетворення Закарпаття на важливий транзитний вузол на кордоні з ЄС [4].

**Таблиця 1. Відстані від м. Ужгород Закарпатської області до найбільших міст Європи**

Місто	км	Місто	км
Берлін	935	Відень	570
Братислава	525	Москва	1585
Будапешт	330	Прага	750
Варшава	550	Рим	1645

Джерело: Доступно з <http://www.investy.biz>

Через територію області проліг міжнародний транспортний коридор №5 (Критський) за маршрутом Лісабон-Трієст-Любляна-Будапешт-Київ-Волгоград, який сполучає західно-і східноєвропейські автодорожні, залізничні та річкові національні мережі з метою інтерконтинентального забезпечення транзитних вантажних перевезень у напрямку Європа-Азія. Вказаний транспортний коридор, зокрема його допоміжні транспортні мережі на території Закарпатської області, перетинається з відгалуженнями міждержавного транспортного коридору Балтійське море-Чорне море (Гданськ-Одеса) для перевезення пасажирів і вантажів із півночі на південь Європи і навпаки. V Критський коридор також перетинається поблизу с. Гут Берегівського району з автобаном Д-1 (Прага-Ужгород-Київ).

За ініціативою Єврокомісії та Планом розвитку транспортної інфраструктури до 2020 року було утворено Групу високого рівня (ГВР), яка розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, що поєднують країни-члени ЄС та новими країнами-членами та регіонами. Єврокомісія визначила та затвердила 5 основних пріоритетних напрямків європейських транспортних осей: північна, центральна, південна, південно-східна та західна [2].

Територією України проходить центральна транспортна вісь. В рамках якої через Закарпатську область проходить залізничний маршрут №2 «Чоп (кордон зі Словаччиною та Угорщиною) / Мостиська 2 (кордон з Польщею) – Львів – Жмеринка – Красноармійськ – Дебальцеве – Красна Могила (кордон з Росією) / Ясинувата-Квашине (кордон з РФ)», який має протяжність по території України 1792 км, а також проектний автомобільний маршрут №4 «Любляна – Загреб – Будапешт – Косини – Івано-Франківськ – Вінниця – Київ», загальною протяжністю територією нашої держави – 735 км та пропускною спроможністю 16-30 тис.

авто/добу [2].

Наявність розвинутої мережі залізничних ширококоліїних доріг, потужного залізнично-транспортного вузла у м. Чоп, потужності якого на даний момент використовуються тільки на 50%, західноєвропейських вузькоколіїних доріг, які також проходять поблизу кордону та митних терміналів, а також

наявних відповідних залізничних станцій перевантаження зробили можливим входження Закарпаття до транс'європейського залізничного коридору №5. Він проходить по Львівській, Південно-Західній і Південній залізницях (Трієст - Любляна - Будапешт/Братислава - Чоп - Львів), ОСЗ №5 (Захонь - Чоп - Львів - Харків - Тополі - Валуїки) з відгалуженням № 5А (Дарниця - Зернове - Суземка - Москва). Основний залізничний хід Закарпатської області (Львів - Лавочне - Чоп) обслуговує близько 50 % від загального вантажопотоку, який перетинає західний кордон України.

На цьому напрямку вантажі перевозяться і маршрутними контейнерними поїздами «Чардаш» (Будапешт - Москва) та Ізов - Зернове/Тополі (Росія) від державного кордону Польщі й Словаччини транзитом по території України і далі за напрямком Транссибірської магістралі. Цей коридор у межах України - двоколіїна, електрифікована на постійному струмі лінія Львов-Чоп довжиною 266км, що з'єднує Україну зі Словаччиною, Угорщиною, Болгарією, Румунією та іншими країнами Центральної та Південної Європи. Словаччина намічає впровадити швидкісний рух за маршрутом кордон з Чехією – Жиліна – Кошице – Черна – над – Тісоу - (Чоп) з максимальною швидкістю 160 км/год. [2]

Програмами розвитку залізниць Угорщини намічене впровадження швидкісного руху в напрямку України: (Відень) – Хедьюшхалом – Будапешт – Мішкольц – Захонь - (Чоп). Максимальні швидкості, що плануються на існуючій лінії Хедьюшхалом – Будапешт - 200 км/год, на інших ділянках - 140-160 км/год. Повна реконструкція відповідно до європейських угод проведена на ділянці Хедьюшхалом - Будапешт, який є складовою загальноєвропейського коридору № 4 і по якому можливе курсування швидкісних пасажирських поїздів у напрямку Відня зі швидкістю 160км/год. Конкретні терміни введення швидкісного руху на інших ділянках не встановлені. Румунські залізниці планують впровадження швидкісного руху в напрямку України Бухарест – Унгени – Сату-Маре. Швидкість руху 140 км/год. Терміни введення швидкісного потягу поки не встановлені.

## 2. Наявність та розбудова прикордонної інфраструктури.

Транзит дозволяє ефективно використовувати резерви національних транспортних систем, стимулює їх розширене відтворення. Внаслідок цього, в свою чергу розвивається інфраструктура самого регіону, активізується будівництво доріг, пунктів перевантаження, супутніх їм об'єктів, створюються нові робочі місця, що позитивно впливає на розвиток області. На території Закарпатської області розташовано 6 міжнародних та 4 міждержавних автомобільних і залізничних переходів, зокрема:

- Митний пост «Виноградів» та міжнародний автомобільний пункт пропуску «Вилок».

Пропускна здатність пункту на даний момент становить 2000 осіб на добу та 400 транспортних засобів (включаючи вантажні авто та автобуси). КПП «Вилок» має 2 смуги на в'їзд та 1 смугу на виїзд для пасажирського автотранспорту. Дорога регіонального значення Р-55 з'єднує його з с. Неветленфолу - КПП «Дяково» та Е-81, яка виходить на М06 – Чоп – Київ. На даний момент проводиться реконструкція МАПП «Вилок», у рамках якого виготовлено проект розбудови приміщень для митного оформлення каноеїстів. Це дасть можливість здійснювати митний контроль та оформлення громадян, що переміщуються водним видом транспорту по р. Тиса. Реалізація проекту здійснюється за рахунок коштів ЄС в рамках програми ЄСПС «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна» на 2007-2013рр [1].

У Табл. 2 подано динаміку інтенсивності руху залізничних вагонів та вантажних автомобілів за 2009-2011 роки на митному посту «Виноградів». Як бачимо, у 2010 році відбулося зниження на 9% обсягів залучення залізничного транспорту до вантажних перевезень. Проте, у 2011 кількість вантажних вагонів використаних для транспортування збільшилася на 22,3%. Щодо автомобільного транспорту, то тут можна спостерігати щорічний приріст 38% (2010р) та 14,2% (2011 р) у кількості вантажних авто, залучених до міжнародних перевезень.

Таблиця 2. Інтенсивність руху через кордон пасажирів та транспорту

Пункти пропуску, митні пункти	2009		2010		2011	
	штук	%	шт.	%	шт.	%
<b>Автомобільний транспорт</b>						
МП «Виноградів»	26179	9,8	36164	11,4	41306	10,8
ПП «Ужгород-Вишне Немецке»	91991	34,4	103749	32,6	147299	38,3
ПП «Малий Березний – Убля»	14 027	5,3	9 871	3,1	13 041	3,4
ПП «Чоп»	134 863	50,5	168 074	52,9	182 450	47,5
<b>Всього вантажних авто</b>	<b>267060</b>	<b>100</b>	<b>317858</b>	<b>100</b>	<b>384096</b>	<b>100</b>
<b>Залізничний транспорт</b>						
«Дякове-Хелмеу» (МП «Виноградів»)	20038	3,7	18225	3,9	22292	3,4
«Чоп-Залізничний» (вантажних вагонів)	525453	96,3	454060	96,1	642487	96,6
<b>Всього вагонів</b>	<b>545491</b>	<b>100</b>	<b>472285</b>	<b>100</b>	<b>664779</b>	<b>100</b>

Джерело: Інформаційно-аналітична довідка Закарпатської ОДА за 2011 рік

- Міжнародний автомобільний пункт пропуску «Луцанка».

Пропускна здатність пункту на даний момент становить 2900 осіб на добу та 1800 транспортних засобів (включаючи вантажні авто та автобуси). Через цей пункт дозволено здійснення вантажних перевезень транспортними засобами вантажопідйомністю до 3,5 т, а також ТЗ (без обмеження вантажопідйомності), які перевозять вантажі гуманітарної та технічної допомоги і товари в рамках реалізації інвестиційних проектів у Закарпатській області. Пункт пропуску має по три смуги руху на в'їзд і на виїзд для руху пасажирського автотранспорту та по 1-й смузі руху на в'їзд і на виїзд для вантажного автотранспорту [3].

- Міжнародний автомобільний пункт пропуску «Дяково».

Пункт пропуску призначений для обслуговування міжнародного пасажирського руху (крім автобусів) з режимом роботи з 8 до 16 години за середньоєвропейським часом. Пропускна спроможність складає 1500-2000 осіб на добу та до 800 транспортних засобів. Пункт пропуску має по 2-і смуги руху на в'їзд і на виїзд для пасажирського автотранспорту.

- Пункт пропуску «Дзвінкове» (с. Горонглаб, Берегівський р-н).

Пункт пропуску призначений для обслуговування міжнародного пасажирського руху (крім автобусів) з режимом роботи з 8 до 16 години за середньоєвропейським часом. Пропускна спроможність складає 1500-2000 осіб на добу та до 800 транспортних засобів. Пункт пропуску має по 2-і смуги руху на в'їзд і на виїзд для пасажирського автотранспорту.

- Пункт пропуску «Косино» (с. Косино, Берегівський р-н).

Пункт пропуску призначений для обслуговування міжнародного пасажирського руху (крім автобусів) з режимом роботи з 7 до 19 години за середньоєвропейським часом. Пропускна спроможність складає 2000 осіб на добу та до 1600 транспортних засобів. Пункт пропуску має по 2-і смуги руху на в'їзд і на виїзд для пасажирського автотранспорту. Розроблено проект «Будівництво МАПП «Косино та «Дзвінкове» за єдиним проектним рішенням», що відповідатиме європейським стандартам [1].

- Митний пост «Ужгород» та міжнародний автомобільний пункт пропуску «Ужгород»

Пункт пропуску «Ужгород – Вишне Немецке» є найпотужнішим міжнародним пунктом пропуску для автомобільного сполучення на українсько-словацькому кордоні. Основний рух міжнародного транспорту відбувається через МАПП Ужгород, який розташований на головному маршруті міжнародного транспортного коридору Україна-Західна Європа, Балкани. Відбулася реконструкція існуючих та будівництво нових об'єктів митної інфраструктури МАПП «Ужгород», 10% фінансування якої виконана за рахунок коштів ЄС в рамках проекту ЄІСП «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна» на 2007-2013рр.

У 2010 році порівняно з 2009 відбулося збільшення кількості вантажних автомобілів залучених до міжнародних перевезень на 12,8 %, а у 2011 порівняно з 2010 – на 41,8% (див. Табл. 2). Така інтенсифікація зумовлена насамперед розбудовою та реконструкцією інфраструктури МАПП «Ужгород», що призвело до спрощення оформлення митних процедур та скорочення часу простою у чергах. Щодо валової ваги вантажів, перевезених через цей пункт, то у 2010 році відбулося їх скорочення, проте це не позначилося на кількості транспортних засобів, задіяних для їх перевезення.

- Митний пост «Чоп» та міжнародний автомобільний пункт пропуску «Чоп».

З метою наближення до Європейських стандартів з ініціативи Держмитслужби України в 2000 - 2002 роках проведена повна реконструкція митного поста «Тиса», в складі якого знаходиться пункт пропуску «Чоп», за рахунок міжнародної технічної допомоги, що була надана Комісією ЄС по програмі прикордонного співробітництва TASIC. На вантажному напрямку для проведення митного контролю та митного оформлення вантажного автотранспорту та товарів, що переміщуються ними, на території МАПП «Тиса» передбачено 5 смуг руху автотранспортних засобів в режимі «експорт» із площадкою для затриманих автомобілів та 6 смуг руху в режимі «імпорт». Наявна кількість працівників у структурних підрозділах митного поста «Тиса» надає можливість не тільки розмістити по одному працівнику відділу на кожну смугу руху транспортних засобів в обох напрямках, а в разі необхідності й проводити

перерозподіл та збільшення чисельності особового складу на ділянках митного оформлення. Це дозволило суттєво знизити час простою в чергах та пришвидшити митне оформлення вантажів [3].

В Табл. 2 наведена динаміка інтенсивності пасажиро- та вантажопотоків через МАПП «Чоп» (митний пост «Тиса»). Кількість вантажоперевезень у 2010 році збільшилася на 24,6% порівняно з 2009 роком, а у 2011 – на 8,5% відповідно. У процентному вираженні кількість вантажів зростала – на 26,7% у 2010 році та на 7,2% у 2011 [1].

Середній час обслуговування на кордоні у пунктах пропуску для автомобільного сполучення для легкових автомобілів складає: особи - до 2 хв., транспортного засобу до 10 хв. Для вантажних автомобілів контрольні операції посадовими особами митного органу особи здійснюються до 2 хв., транспортного засобу до 10 хв., товару до 2 годин.

- Митний пост «Чоп – Залізничний»

Стан існуючої прикордонної інфраструктури залізничних пунктів пропуску «Чоп», «Павлове», «Соловка» зони діяльності митного поста «Чоп-залізничний» на даний час незадовільний та не відповідає загальним вимогам до облаштування пунктів пропуску через державний кордон. Питання модернізації і розвитку існуючої транскордонної транспортної мережі для збільшення її пропускної спроможності у залізничних пунктах пропуску є компетенцією Укрзалізниці. В Табл. 2 надано динаміку інтенсивності руху через кордон (митний пост «Чоп-Залізничний») вантажів. Обсяг вантажопотоків варіюється з кожним роком: у 2010 було задіяно на 71393 (-13,6%) вагони менше, ніж у 2009, а в 2011 – на 188427 (+ 41,5%) вагонів більше порівняно з 2010 роком. Ця позитивна тенденція щодо збільшення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом свідчить про інтенсифікацію зовнішньої торгівлі та обсягів транзитних вантажів, що проходять через територію Закарпатської області [1].

Як видно з таблиці 2 основна частка вантажопотоків припадає на МАПП «Чоп» (близько 50% всіх перевезень). Це зумовлено його розташуванням в транспортному вузлі на шляху п'ятого Критського міжнародного транспортного коридору (Трієст-Любляна-Будапешт-Братіслава-Чоп-Львів) на перетині кордонів індустріально розвинених регіонів Східної та Центральної Європи. В 2011 році МАПП «Ужгород – Вишне Немецке» наростило частку в обслуговуванні вантажних перевезень до 38,3%, що зумовлено вводом в експлуатацію додаткових об'єктів інфраструктури, зокрема перенаправленням вантажних потоків на окремих під'їзних шлях і вантажний термінал.

Щодо вантажних перевезень залізничним транспортом, то тут незаперечним лідером є ПП «Чоп-Залізничний», що зумовлено наявністю інфраструктури, близькістю до вантажного терміналу «Карпати» та с. Соломоново, де розташовані основні індустріальні та логістичні підприємства області. ПП «Ділове-Хелмоу» залишається перспективним напрямком розвитку залізничних перевезень, проте тут потрібні значні капітальні інвестиції та реконструкція.

## ВИСНОВКИ

Економіко-географічне розташування Закарпатської області щодо країн ЦСС, основних транспортних осей та території всієї України створює ряд переваг та можливостей для подальшого розвитку транзитного потенціалу регіону. Важливе геополітичне розташування прикордонних переходів визначає особливу, ключову роль у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків. Транспортна система та наявна прикордонна інфраструктура в цілому відповідають внутрішнім та зовнішнім вимогам, проте потребують подальшого вдосконалення, модернізації та розвитку з метою інтенсифікації пасажиро- та вантажопотоків через територію регіону. Враховуючи резерви провізних та пропускних спроможностей доріг та прикордонних пунктів, можна констатувати, що транспортна система Закарпаття має технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків. Подальших досліджень потребують питання розробки методичних рекомендацій щодо оцінки ефективності функціонування прикордонних переходів, створення, модернізації на функціонування транспортної інфраструктури, створення системи «єдиного вікна» при оформленні митних процедур та скорочення загального часу їх проходження.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Інформаційно-аналітична довідка щодо розвитку транскордонного співробітництва області за 2011 рік Закарпатської обласної державної адміністрації.
2. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс] // Міністерства Інфраструктури України [Сайт]. - Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>
3. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т. РК7. Міжгалузеві та прикордонні питання. Заключний звіт 7.3. – Грудень 2010. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ten-t.org.ua>
4. Стратегічне розташування Закарпатської області [Електронний ресурс] // Закарпатське інвестиційне агентство [Сайт]. - Режим доступу: <http://www.investy.biz>