



УДК 338.1:656.02

ВПЛИВ РОБОТИ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ НА ЕКОНОМІЧНУ ЕФЕКТИВНІСТЬ АТП, ЗАДІЯНИХ У МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Дмитро Дмитрів; Олена Дмитрів; Наталія Юрик; Олександр Репак

*Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя,
Тернопіль, Україна*

Резюме. Досліджено вплив роботи пунктів пропуску через митний кордон України в умовах воєнного стану на економічну ефективність автомобільних перевезень вантажів у міжнародному сполученні українськими автотранспортними підприємствами (АТП). Євроінтеграційні процеси в Україні передбачають, зокрема, інтеграцію вітчизняної транспортної інфраструктури до міжнародних транспортних коридорів (МТК) Європейського Союзу, Кавказу та Азії. Цей процес є перспективним для розвитку вітчизняної економіки, однак війна з російською федерацією призводить до необхідності його коригування за організаційними та технологічними параметрами, які полягають у: збільшенні пропускної спроможності діючих та будівництві нових пунктів пропуску через митний кордон України; відбудові зруйнованих та будівництві нових автомобільних магістралей; будівництві містких стоянок для вантажівок біля прикордонних пунктів пропуску; збільшенні автопарку вантажівок, що відповідають вимогам роботи на міжнародних рейсах. З метою визначення ключових чинників, які впливають на ефективність діяльності пунктів пропуску і українських перевізників, у хронологічній послідовності висвітлено та охарактеризовано інституційні й технологічні заходи, здійснені Європейським Союзом і Кабінетом Міністрів України, що направлені на підвищення ефективності перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. Наведено найважливіші проблеми вітчизняних автотранспортників, пов'язані з війною з російською федерацією та блокуванням роботи автомобільних пунктів пропуску на українсько-польському кордоні. Проаналізовано ефективність роботи діючих автомобільних пунктів пропуску з огляду на планову та реальну пропускну спроможність в умовах воєнного стану. Запропоновано заходи загальнодержавного рівня, які доцільно взяти з метою підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Розроблено спрощений алгоритм дій вітчизняного перевізника, який в умовах воєнного стану дозволить підвищувати економічну ефективність міжнародних перевезень вантажів.

Ключові слова: міжнародні транспортні коридори, пропускну спроможність автомобільних пунктів пропуску, економічна ефективність, воєнний стан.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.06.031

Отримано 10.10.2023

UDC 338.1:656.02

IMPACT OF THE OPERATION OF CHECK POINTS IN THE CONDITIONS OF MARTIAL LAW ON THE ECONOMIC EFFICIENCY OF RTEs IN INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORTATION

Dmytro Dmytriv; Olena Dmytriv; Nataliia Yuryk; Oleksandr Repak

Ternopil Ivan Puluji National Technical University, Ternopil, Ukraine

Summary. The article examines the impact of the operation of checkpoints across the customs border of Ukraine under martial law on the economic efficiency of international road freight transport by Ukrainian road

transport enterprises (RTEs). European integration processes in Ukraine include, among other things, the integration of the national transport infrastructure into international transport corridors (ITCs) of the European Union, the Caucasus and Asia. This process is promising for the development of the domestic economy, but the war with the Russian Federation leads to the need to adjust it in terms of organizational and technological parameters, which include: increasing the capacity of existing and building new checkpoints across the customs border of Ukraine; rebuilding destroyed and building new highways; building spacious truck parking lots near border checkpoints; increasing the fleet of trucks that meet the requirements for working on international transport corridors. With a view to identifying the key factors affecting the efficiency of checkpoints and Ukrainian carriers, the article highlights and describes in chronological order the institutional and technological measures taken by the European Union and the Cabinet of Ministers of Ukraine aimed at improving the efficiency of international road freight transport. In particular, the benefits received by Ukrainian carriers from the signing of the agreement on liberalization of transport from Ukraine and Ukraine's accession to the European Convention on a Common Transit Procedure are revealed. The most important problems of domestic road transport operators related to the war with the Russian Federation and the blocking of road checkpoints on the Ukrainian-Polish border are presented. The article analyses the efficiency of operation of the existing road checkpoints in terms of planned and actual throughput capacity under martial law. The measures at the national level that should be taken to improve the efficiency of international road transport of goods are proposed. A simplified algorithm of actions of a domestic carrier has been developed, which, under martial law, will allow increasing the economic efficiency of international road freight transport.

Key words: international transport corridors, capacity of automobile checkpoints, economic efficiency, martial law.

https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu2023.06.031

Received 10.10.2023

Постановка проблеми. Вигідне геополітичне розташування України давало великі можливості розвитку, зокрема автоперевізників вантажів. Однак з початком війни з російською федерацією цей потенціал суттєво зменшився, що негативно вплинуло на ефективність функціонування вітчизняних автоперевізників, які здійснюють міжнародні перевезення. Тому пошук шляхів підвищення економічної ефективності діяльності українських автоперевізників з огляду на сучасний стан функціонування міжнародних транспортних коридорів (МТК) та пропускну спроможності митниць є актуальним завданням.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ефективне використання транзитного потенціалу України, зумовленого проходженням через її територію магістралей міжнародного значення, привертає увагу вітчизняних економістів. Характеристики МТК, які проходять територією України, та переваги, які вони надають для розвитку транспортної інфраструктури, досліджені в працях Багрій М., Філатова С., Куць Н., Фердмана Г., Науменко А. [2, 18, 9, 17, 11]. Аналіз функціонування прикордонних автомобільних пунктів пропуску та заходи підвищення їх пропускну спроможності висвітлені в роботах Притули Х., Прокудіна Г., Максименко А., Пилипенка Ю. [15, 16, 10, 14]. Переваги використання автомобільного транспорту у здійсненні перевезень вантажів у міжнародному сполученні та його значущість у здійсненні змішаних перевезень досліджували Волинець Л., Дорош А., Дуна Н., Якайтис І., Ковальова М. [3, 5, 6, 19, 8].

Метою дослідження є проведення аналізу чинників, які впливають на ефективність роботи пунктів пропуску та формулювання загальних рекомендацій щодо підвищення економічної ефективності українських автоперевізників, задіяних у перевезеннях вантажів у міжнародному сполученні в умовах воєнного стану.

Постановка завдання. Для досягнення поставленої мети визначено такі наукові завдання: проаналізувати пропускну спроможність діючих автомобільних пунктів пропуску; дослідити проблеми вітчизняних перевізників; сформулювати загальні рекомендації, що дозволять підвищити економічну ефективність міжнародних перевезень вантажів українськими автопідприємствами.

Для вирішення поставлених завдань використано методи: аналіз, хронологія, синтез, узагальнення, системний підхід.

Виклад основного матеріалу. До 2014 року розвиток транспортної інфраструктури України розглядався з огляду на інтеграцію транспортної системи України до МТК Європейського Союзу та транзитного сполучення Китаю з ЄС. Щорічні надходження до бюджету країни від транзиту вантажівок сполученням Азія – Європа через територію України складала на той час від 4 до 5 млрд доларів. Однак з моменту окупації росією Східної України та початком повномасштабної війни у 2022 році ця перспектива втратила свою актуальність. На сьогодні всі автомобільні пункти пропуску на кордоні з росією і білоруссю, через які проходило кілька міжнародних транспортних коридорів, або зруйновані, або закриті на невизначений час. Крім цього, російські агресори заблокували роботу морських портів України, які забезпечували змішані перевезення вантажів. У зв'язку з блокуванням російськими окупантами морських портів України, з яких на експорт відправлялася більша частина експортних потоків сільськогосподарської продукції, виникла необхідність їх переорієнтації на автомобільну інфраструктуру.

На зараз перевозити вантажі автомобільним транспортом з України і в Україну можна виключно через митні пункти пропуску на Заході й Півдні країни (табл. 1).

Таблиця 1. Проектна пропускна спроможність та інтенсивність вантажних автомобілів у діючих пунктах пропуску з країнами ЄС і Молдовою [4, 12, 13]

Пункт пропуску	Митниця	Пропускна спроможність/інтенсивність	Інтенсивність згідно з Меморандумом*
Республіка Польща			
Ягодин-Дорогуськ	Волинська митниця	1000/831	300
Рава Руська – Хребенне	Львівська митниця	250/499	150
Краковець – Корчова	Львівська митниця	500/582	250
Шегені – Медика	Львівська митниця	300/506	125
Устилуг – Зосин (для порожніх вантажівок)	Волинська митниця	і.в.	і.в.
Нижанковичі – Мальховіце (для порожніх вантажівок)	Львівська митниця	і.в.	і.в.
Словацька Республіка			
Ужгород–Вишне Немецьке	Закарпатська митниця	500/314	і.в.
Угорщина			
Чоп (Тиса) – Захонь	Закарпатська митниця	500/640	і.в.
Румунія			
Дякове – Халмеу	Закарпатська митниця	-/184	і.в.
Порубне – Сірет	Чернівецька митниця	-/425	і.в.
Орлівка – Ісакча	Одеська митниця	і.в.	і.в.
Молдова			
Рені – Джурджулешти	Одеська митниця	і.в.	і.в.
Виноградівка – Вулканешти	Одеська митниця	і.в.	і.в.
Мамалига – Крива	Чернівецька митниця	і.в.	і.в.
Старокозаче – Тудора	Одеська митниця	і.в.	і.в.
Могилів-Подільський – Отач	Вінницька митниця	і.в.	і.в.

*Виконання положень Меморандуму щодо забезпечення ритмічності пропускних операцій, оптимальної кількості вантажівок, що приймаються контролюючими службами кожної зі сторін за одну зміну
і.в. – інформація відсутня.

Слід також відзначити, що робота автомобільних пунктів пропуску ускладнюється необхідністю обслуговування звичайних вантажівок з комерційним вантажем та періодичною появою спецвантажівок (вантажівки, що везуть озброєння, гуманітарну допомогу, пальне), які перетинають кордон поза загальною чергою, що призводить до порушення ритму роботи прикордонних служб.

Український уряд спільно з партнерами ЄС шукають шляхи вчасного забезпечення України усім необхідним як для потреб української армії, так і функціонування української економіки. У цьому контексті одним із найважливіших завдань є відновлення та збільшення потужності логістичних ланцюгів поставок, які частково або повністю були розбалансовані внаслідок руйнування російськими окупантами транспортної інфраструктури та блокування морських портів України. Європейські партнери підписали з українською стороною низку важливих угод, спрямованих на спрощення митних процедур і, як наслідок, на можливість збільшити ефективності міжнародних автомобільних вантажних перевезень (табл. 2).

Таблиця 2. Події та заходи, які вплинули на ефективність роботи автомобільних пунктів пропуску та автоперевізників в умовах воєнного стану

Дата	Захід/Подія
17.03.22	Упроваджено інформаційну систему «Шлях»
2.04.22	Російські окупанти зруйнували найбільший в Україні нафтопереробний завод у м. Кременчук*
12.05.22	Програма Єврокомісії – «Шляхи Солідарності»
10.06.22	Запровадив проєкт «Відкритий кордон»
20.06.22	Відкрито оновлений пункт пропуску «Краківець – Корчова»
29.06.22	Підписано угоду про ліберизацію перевезень з України, так званий «транспортний безвіз»
5.09.22	Польські перевізники заблокували доступ до митного пункту пропуску Дорогуськ*
1.10.22	Україна стала членом європейської Конвенції про процедуру спільного транзиту «митний безвіз»
10.11.22	Російські окупаційні війська розпочали масовані ракетні обстріли об'єктів енергетичної інфраструктури України*
12.12.22	Проєкт «eЧерга» у пункті пропуску «Ягодин – Дорогуськ»
25.01.23	Проєкт «eЧерга» впроваджено на всіх автомобільних пунктах пропуску
13.02.23	На польсько-українському кордоні розпочав роботу новий пропускний пункт «Мальховіце – Нижанковичі»
2.05.23	Єврокомісія заборонила імпорту агропродукції з України до Болгарії, Угорщини, Польщі, Словаччини та Румунії до 15 вересня 2023 року*
4.05.23	Польська сторона заблокувала рух вантажного транспорту у пункті пропуску «Ягодин – Дорогуськ»*
7.06.23	Польські фермери заблокували рух вантажівок з України через пункт пропуску «Шегині»*
9.06.23	Польські фермери заблокували рух вантажівок з України через пункт пропуску «Ягодин»*
з 16.09.23	Польща, Словаччина й Угорщина продовжили блокаду імпорту української агропродукції*

*події негативного впливу

Можна виділити ряд заходів, які в перший рік війни сприяли розблокуванню та збільшенню обсягів перевезення вантажів АТП у міжнародному сполученні, зокрема:

1. Інформаційна система «Шлях» дає змогу прикордонній службі оперативно перевіряти особи водіїв віком 18–60 років, які виїжджають за кордон по гуманітарну допомогу, а також е-декларацію для гуманітарних вантажів. Це дозволяє прискорити ввезення вантажів та сприяє зменшенню черг у пунктах пропуску.

2. «Шляхи Солідарності» – програма, започаткована Єврокомісією, яка передбачає реалізацію проєктів, що покращують транспортне сполучення між країнами Європейського Союзу та Україною, зокрема передбачає можливість розширення транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та будівництво залізничної євроколії. Запроваджена ініціатива дозволила з березня 2022 року до вересня 2023 року експортувати з України 51,5 млн тонн агропродукції.

3. Проєкт «Відкритий кордон» започаткований за домовленостями президентів України та Польщі, який передбачає збільшення пропускної спроможності діючих та будівництво нових пунктів пропуску на українсько-польському кордоні. В межах цього проєкту вже оновлено пункт пропуску «Краківець – Корчова», в якому збільшена

кількість смуг для вантажівок з 4 до 10 та розпочав роботу новий пункт пропуску «Мальховіце – Нижанковичі».

4. Угода про ліберизацію перевезень з України, так званий «транспортний безвіз». Згідно з підписаною угодою українські перевізники отримали низку переваг, які спрощують перетин кордонів з країнами ЄС, а саме:

- скасовано дозвільні документи на здійснення двосторонніх та транзитних перевезень до країн Європейського Союзу;
- виключено зупинку експорту української продукції через митні пункти пропуску вантажівок;
- спрощено визнання водійських документів (власників водійських прав, виданих Україною, звільняють від вимоги мати міжнародне водійське посвідчення);
- налагоджено співпрацю між Україною та Євросоюзом з метою запобігання та боротьби з шахрайством і підробкою водійських документів;
- дію договору поширено на всю територію ЄС.

5. Конвенція про процедуру спільного транзиту, так званий «митний безвіз» дає змогу здійснювати міжнародне перевезення вантажів з іншими країнами-учасниками за одним транзитним документом. Схема транспортування товарів з пункту завантаження до пункту вивантаження, максимально спростилася і виражалася як: «1 транспорт – 1 декларація – 1 гарантія». Українські митники отримали доступ до всієї бази даних митної статистики країн-учасниць Конвенції (зокрема, походження товару, його характеристику і ціну, реквізити відправника й отримувача та інші дані). Участь у Конвенції сприяє поліпшенню роботи українських митниць, запобігання корупційним проявам та призводить до мінімізації ризиків.

6. «ЄЧерга» – електронна система з організації управління чергами вантажних автомобілів перед міжнародними пунктами пропуску через державний кордон України. Впровадження цієї системи дає автоперевізникам економічний ефект, оскільки можна чітко планувати перевізний процес і не витратити кошти на багатоденний простій вантажівок у пунктах пропуску. Електронна система дозволяє водію зареєструватися й слідкувати за просуванням черги онлайн, а державним органам – аналізувати динаміку автотранспортних потоків, упорядковувати перевезення в складних умовах воєнного стану та значно мінімізувати фізичні черги вантажівок перед кордоном. На сьогодні «ЄЧерга» поширена на всі функціонуєчі пункти пропуску.

Однак, крім переваг, які вітчизняні автоперевізники вантажів, що працюють у міжнародному сполученні, отримали від зазначених вище заходів, також слід відзначити перешкоди, які зменшують пропускну спроможність автомобільних пунктів пропуску, а подекуди призводять до повного колапсу перевізного процесу, що призводить до значного падіння економічної ефективності перевезень. Серед таких перешкод можна виділити дві суттєві – за впливом на економічну ефективність міжнародних автоперевезень – це воєнний стан і блокування роботи пунктів пропуску на українсько-польському кордоні.

Війна з російською федерацією щоденно призводить до руйнування російськими окупантами об'єктів транспортної інфраструктури України. Негативний вплив війни на здійснення автомобільних перевезень вантажів у міжнародному сполученні проявляється у таких причинно-наслідкових подіях:

1. На початку війни мирні мешканці почали виїжджати з України, що призвело до утворення великих черг легкових автомобілів на пунктах пропуску. Хоча європейські митники пропускали автомобілі за спрощеною процедурою, уникнути утворення масованих черг не вдалось, оскільки пропускну спроможність митниць не була розрахована на такий автомобільний потік. Черги легкових автомобілів перешкоджали, а подекуди блокували рух вантажівок.

2. Щоденні обстріли російськими окупантами території України призводять до руйнування автошляхів, автопідприємств, складів та знищення вантажівок.

3. Ракетним обстрілом російських окупантів зруйновано найбільший в Україні нафтопереробний завод, це викликало гострий дефіцит пального в Україні та різке зростання попиту на завезення пального з-за кордону і це призвело до утворення черг на пунктах пропуску, оскільки цистерни проїжджали кордон позачергово.

4. Масовані обстріли російськими окупантами об'єктів енергетичної інфраструктури спричинили перебої у подачі електроенергії. Через зникнення подачі електроживлення не працювали сервери пунктів пропуску, відповідно їх робота зупинилась, а перед кордоном утворилися багатокілометрові черги автомобілів.

5. Блокування окупантами морських портів України змусило перенаправити значну частину агропродукції, яка вивозилася морським шляхом, на автомобільний транспорт, а це перевантажило автомобільні пункти пропуску.

До значних економічних збитків українських автомобільних перевізників призводить блокування польськими перевізниками і фермерами пунктів пропуску на українсько-польському кордоні. Кількаденна блокада польськими перевізниками пункту пропуску «Ягодин–Дорогуськ» на початку вересня 2022 року, за даними митної служби України, спричинила збитки українських перевізників ~1,5 млн євро [4]. Калькуляцію збитків склали: витрати на пальне, амортизацію, зарплату водія і штрафи за запізнення до замовників. У середньому, за словами більшості опитаних перевізників збиток на одну вантажівку становив 200–250 євро на добу.

Польські перевізники висували такі вимоги:

1) відновлення дозвільних документів для українських перевізників, тобто скасування угоди про «транспортний безвіз» для України;

2) забезпечення цілодобового фітосанітарного та ветеринарного контролю;

3) повернення порожніх вантажівок з України окремою смугою без черги.

Що стосується першої вимоги, то її неможливо скасувати в односторонньому порядку, оскільки рішення ухвалювали колегіально всі учасники ЄС.

З другою вимогою польських протестувальників згодні й українські перевізники, оскільки з моменту підписання угоди про «транспортний безвіз», польські фітосанітарні та ветеринарні служби стали працювати значно повільніше. Якщо до підписання угоди вони обслуговували близько 80 вантажівок за добу, то після підписання договору цей показник впав до 12–25 вантажівок. Водночас кількість працівників українських фітосанітарних і ветеринарних служб було збільшено в 1,5 раза, що дало змогу зменшити час перевірки однієї вантажівки до 10–15 хвилин. Синхронність у роботі українських і польських фітосанітарних служб порушилася, що призвело до утворення масових черг вантажних автомобілів.

З початком збільшення експорту агропродукції, зокрема зерна, з України автотранспортом через територію Польщі, закупівельні ціни на польське зерно почали знижуватися, а польські елеватори стали переповнятися зерном польських фермерів. Майже в 1,5 раза впали ціни на ріпак, а половина агропродукції, яка проходить фітосанітарний контроль – це ріпак, що йде з України транзитом в інші країни для виробництва біопалива.

Стає очевидним зиск від сповільнення роботи польських фітосанітарних і ветеринарних служб для Міністерства сільського господарства та розвитку сільських районів Польщі, якому вони підпорядковуються. Польща не могла накласти обмеження на Україну, оскільки Євросоюз скасував усі обмеження на торгівлю, а затримки продовольства на кордоні підігравали польським фермерам і захищали їх від конкуренції з українськими виробниками. З цих причин польські фермери в подальшому неодноразово блокували автомобільні пункти пропуску. Також треба відзначити, що

польська сторона не дотримується одного з пунктів угоди про «транспортний безвіз», в якому скасовується зупинка експорту української сільськогосподарської продукції через митні пункти пропуску.

Третя вимога польських перевізників щодо організації окремої колії для порожніх вантажівок, що повертаються, була тимчасово задоволена, але надалі ситуація почала погіршуватися через обурення водіїв вантажівок з комерційним вантажем із загальної черги. Це було пов'язано з тим, що вантажівкам із гуманітарною допомогою, які проходили швидкий огляд порівняно з перевіркою комерційного вантажу на в'їзді в Україну, та окремо виділена для них колія у зворотному напрямку, забезпечували можливість здійснити кілька рейсів, тоді як українські перевізники з експортною агропродукцією простоювали у чергах.

До моменту підписання «транспортного безвізу» питання прикордонного співробітництва між Україною та Польщею, у вирішенні проблем міжнародних вантажних перевезень, досягали консенсусу. На початку червня 2022 року міністрами інфраструктури двох країн було ухвалено рішення про те, що пункт пропуску «Ягодин–Дорогуськ» обслуговуватиме виключно вантажівки. За пропозицією Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП), для спецавтомобілів і вантажівок з нафтопродуктами виділили окрему смугу. Ухвалені рішення дали змогу тимчасово зменшити простої в чергах з п'яти до однієї доби [1].

На українсько-польському кордоні контроль експортного зерна здійснюється на польській стороні двома каналами: менша частина українських зернових, яка призначається для виробництва кормів, контролюється ветеринарною службою, а основна ж маса контролюється службою карантину рослин. Розташування підрозділів цих служб у безпосередньому наближенні до кордону призводить до того, що автотранспортні засоби, які перетнули межу між Україною й Польщею, пройшли прикордонний і митний контроль на українській стороні, знову вимушено зупиняються для виконання контрольних процедур на польській території. Внаслідок обмежених можливостей інфраструктури пунктів пропуску («горло пляшки») вони автоматично стають на заваді іншим вантажівкам, які очікують своєї черги перед пунктами пропуску на території України і не можуть перетнути кордон. На сьогодні час такого очікування сягає 10 і більше діб. Якщо врахувати щоденні витрати українського перевізника у 200–250 євро за добу простою, отримаємо 2000–2500 євро, що робить рейс збитковим.

Протягом року за допомогою інтерактивної мапи пунктів пропуску прикордонної служби України [7], починаючи з 13.09.2022 року, проведено моніторинг динаміки черг перед найбільш завантаженими пунктами пропуску (рис. 1). Як бачимо з діаграми, найбільші черги спостерігаються в пункті пропуску «Ягодин-Дорогуськ», який має велике стратегічне значення, оскільки через нього виїжджає майже 40% усього експорту в польському напрямку й будь-які затримки в його роботі призводять до великих збитків українських перевізників.

Ділянка кривої між 13.02 і 13.06.23 демонструє великі черги від 3 до 3,5 тисячі вантажівок перед кордоном, хоча система «Черга» вже пройшла тестування й мала забезпечити ліквідацію черг, однак навпаки, утворилося кілька черг: для проїзду вантажівок з ветеринарним контролем, порожніх автоцистерн під нафтопродукти та інші вантажі, проходження яких не відповідало запланованому зареєстрованому часу. Таким чином, якщо раніше транспортний засіб (без «Черги») у дні пікових навантажень проходив кордон за 5–7 діб, то з нововведенням для проходження за допомогою реєстрації в «Черзі» перевізнику знадобилося до 12 діб. У травні ситуація ускладнилася заборонаю Єврокомісії імпорту агропродукції з України до 15 вересня 2023 року. До цього додалися ситуативні блокування пункту пропуску польськими фермерами. Незважаючи на зняття заборони імпорту агропродукції, Польща, Словаччина й

Угорщина продовжили блокаду, тому перед пунктами пропуску з цими країнами утворилися багатокілометрові черги. Станом на 17.10.2023 року за даними інтерактивної мапи зафіксовано антирекордні показники: «Ягодин–Дорогуськ» – 5390, «Рава–Руська – Хребенне» – 2622, «Краківець – Корчова» – 2471, «Шегині – Медика» – 1441, «Чоп(Тиса) – Захонь» – 1949, «Ужгород – Вишне-Немецьке» – 1046, вантажівок очікують своєї черги.



Рисунок 1. Динаміка кількості вантажних авто перед пунктами пропуску

Враховуючи суттєве збільшення автомобільного потоку західними й південними кордонами України та довоєнні параметри пропуску на митницях, виникає гостра необхідність збільшення пропускної спроможності прикордонних пунктів пропуску та формування рівномірних транспортних потоків на кожен з них.

Доцільно відзначити й проблеми, які виникають у роботі електронної черги «єЧерга» за інформацією АСМАП України [1]:

- перевізник не бачить свого номера у «єЧерзі», до нього приходять лише повідомлення про призначений йому час перетину кордону;
- можливі кілька варіантів швидкого проходження черги, зокрема для ветеринарного контролю. Перший – зареєструватися в звичайну чергу з вантажем, який потребує ветеринарного контролю, а потім на польській стороні стати в чергу для ветеринарного контролю. І тут постає питання: чому відсутня взаємодія Укртрансбезпеки з митниками, чому такі транспортні засоби не відправляють назад у чергу. Другий варіант: заплатити певну суму коштів працівникам Укртрансбезпеки, які в ручному режимі поставлять в «єЧергу» на зручний час для виїзду за кордон, або, як показує практика, проводять машини повз черги прямо до пункту пропуску;
- без будь яких обґрунтувань працівники Укртрансбезпеки переносять час проходження кордону на пізніший;
- без всяких підстав Укртрансбезпека зупиняє транспортні засоби перед пунктом пропуску та приймає рішення щодо направлення перевізника до так званої «ветеринарної» черги, що призводить до створення штучної черги;
- корупціогенним фактором роботи «єЧерги» є те, що не прикордонник приймає рішення, який транспортний засіб має заїжджати до пункту пропуску, відповідно до отриманої інформації з сервісу «єЧерга», а працівник Укртрансбезпеки, колеги якого слідкують за правильністю внесення, переносами та дають команду на заїзд;

- для роботи системи залучається необґрунтована кількість працівників державного органу Укртрансбезпеки;

- подекуди управління чергою відбувається в ручному режимі і як наслідок об'їзд черги – можливий.

З огляду на проблеми, з якими зіткнулися українські перевізники та митники, можливо, є сенс, вивчити досвід уряду Великої Британії, який зіткнувся з аналогічною проблемою утворення масових черг вантажівок у порту Дувр, після виходу Великої Британії з ЄС. Насамперед, це стосується організації містких стоянок для вантажівок біля пропускних пунктів, встановлення для водіїв портативних туалетів і впровадження системи електронного опрацювання митних декларацій синхронізовано з під'їздом вантажівки до пункту пропуску. Крім того, позитивну роль зіграли завчасно підготовлені сервісні служби, які роз'яснювали перевізникам встановлену процедуру перетину пропускних пунктів і перелік необхідних митних документів.

Виходячи з поставлених завдань підвищення ефективності автомобільних перевезень у міжнародному сполученні, отриманих від інституційних механізмів, упроваджених нашими партнерами, можна окреслити такі заходи загальнодержавного значення:

1) систематизувати кількісні показники, що характеризують динаміку міжнародних вантажних автомобільних перевезень;

2) збільшити пропускну спроможність митних пунктів пропуску вантажівок за рахунок збільшення кількості смуг;

3) переміщення інспекційних підрозділів ветеринарної служби і служби карантину рослин Польщі від кордону уврозташовані поблизу населені пункти;

4) збільшити площі обладнаних стоянок для вантажівок перед митними пунктами пропуску;

5) організувати логістичні хаби в прикордонних областях Західної України, зокрема для зберігання сільськогосподарської продукції;

6) за рахунок упровадження інформаційних систем забезпечити прозорість роботи митних служб;

7) максимально сприяти налагодженню роботи сервісних служб, пов'язаних з підготовкою супровідних документів на міжнародні вантажі;

8) підвищити рівень знань перевізників щодо чинних процедур перетину митних пунктів пропуску;

9) на міждержавних перемовинах уповноважених органів України з європейськими партнерами відстоювати рівні умови отримання ліцензії на діяльність та відсутність квотних обмежень.

Спрощений алгоритм дій українського перевізника без урахування етапів технічної підготовки вантажівки до рейсу, який дозволять прийняти економічно обґрунтоване управлінське рішення щодо здійснення рейсу в сучасних умовах, має наступну послідовність:

1) провести аналіз завантаженості пунктів пропуску за допомогою інформаційної системи «ЄЧерга» та обрати кілька варіантів перетину кордону за критерієм мінімального часу простою;

2) проаналізувати пропозиції щодо перевезення вантажів у міжнародному сполученні за критерієм максимальних тарифів та вибрати кілька пропозицій;

3) співставити варіанти обраних пунктів пропуску та пропозицій перевезення вантажів на сумісність, виходячи з тривалості митних процедур перевірки вантажу;

4) у разі співпадання обраних варіантів, скласти калькуляцію витрат на здійснення обраного варіанта виконання міжнародного рейсу та обчислити прогнозний прибуток;

5) зареєструватись в «ЄЧерзі» та виконати п.2 і п.4 для виконання рейсу у зворотному напрямку;

6) проводити постійний моніторинг виконання та коригування рейсу у разі виникнення нових обставин;

7) у разі неспівпадання обраних варіантів, провести повторний аналіз першого і другого пунктів, продовжувати до виявлення співпадання.

Висновки. За результатами проведених аналітичних досліджень впливу роботи пунктів пропуску в умовах воєнного стану на економічну ефективність українських АТП, задіяних у міжнародних вантажних перевезеннях, можна відзначити позитивну роль Міністерства інфраструктури України, Міністерства цифрової трансформації, Державної прикордонної служби України, АСМАП України, Укртрансбезпеки, а також зусилля наших європейських партнерів на процеси відновлення та стабілізації вантажних перевезень у міжнародному сполученні.

Триваюча війна з російською федерацією призводить до щоденних руйнувань транспортної, енергетичної інфраструктури та блокування морського сполучення України, а це вимагає систематичного вживання заходів, направлених на зменшення негативних наслідків. Також залишаються невирішеними питання утворення черг вантажівок з українською агропродукцією, пов'язані з блокадою її імпорту з боку Польщі, Словаччини й Угорщини.

Аналіз роботи пунктів пропуску в умовах сьогодення показав їх визначальний вплив на економічну ефективність українських АТП, задіяних у міжнародних вантажних перевезеннях. Це пов'язано з тим, що під час вибору міжнародного рейсу автоперевізник керується не високим тарифом на перевезення, як це було до війни, а можливістю оперативного перетину кордону. Адже сумарні витрати на простій вантажівок, у разі її попадання в багатокілометрову чергу, можуть повністю анулювати можливу економічну користь.

Conclusions. Based on the results of analytical studies of the impact of the operation of checkpoints under martial law on the economic efficiency of Ukrainian road transport companies involved in international freight transport, we can note the positive role of the Ministry of Infrastructure of Ukraine, the Ministry of Digital Transformation, the State Border Guard Service of Ukraine, the Association of International Road Carriers of Ukraine, the State Service of Ukraine for Transport Safety, as well as the efforts of our European partners in restoring and stabilising freight transport.

The ongoing war with the Russian Federation leads to daily destruction of transport and energy infrastructure and blocking of maritime traffic in Ukraine, which requires systematic measures to reduce these negative consequences. Also, the issue of queues of trucks carrying Ukrainian agricultural products related to the blockade of its imports by Poland, Slovakia and Hungary remains unresolved.

An analysis of the operation of checkpoints in the current environment has shown that they have a decisive impact on the economic efficiency of Ukrainian road transport companies involved in international freight transport. This is due to the fact that when choosing an international flight, a road haulier is guided not by a high tariff for transportation, as it was before the war, but by the possibility of prompt border crossing. After all, the total cost of a truck's downtime, if it gets caught in a queue of many kilometres, can completely cancel out the possible economic benefit.

Список використаних джерел

1. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України: веб-сайт. URL: <http://www.asmap.org.ua> (дата звернення: 10.10.2023).
2. Багрій М. М., Клименко В. В., Новальська Н. І., Разумова К. М., Селіщев С. В. Організаційно-технологічні засади взаємодії видів транспорту в системі міжнародних вантажних перевезень та при перетині митного кордону України. Наукоємні технології. 2022. Том 53. № 1. С. 58–69.

3. Волинець Л. М. Лібералізація міжнародних автомобільних перевезень – новий імпульс розвитку транспортної галузі. Економіка транспортного комплексу. 2021. Вип. 37. С. 161–176. DOI: <https://doi.org/10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.37.161>
4. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua> (дата звернення: 11.10.2023).
5. Дорош А. С., Демченко Є. Б., Маркуль Р. В., Бердичевська Т. М. Аналіз ризиків при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Транспортні системи і технології перевезень. 2020. Вип. 20. С. 12–19.
6. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2022. Випуск 44. С. 21–29.
7. Інтерактивна мапа пунктів пропуску / КПВВ, які функціонують відповідно до розповсюдження КМУ від 13.03.2020 №288-р (зі змінами). URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/map/> (дата звернення: 11.10.2023).
8. Ковальова М. Транспортне забезпечення зовнішньоторговельних операцій: принципи та критерії вибору. Економіка та суспільство. 2022. Випуск 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-42>
9. Куць Н. Місце міжнародних транспортних коридорів у транспортній географії. Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. 2023. Том 1. № 20. С. 160–167.
10. Максименко А. Аналіз обсягу вантажних потоків через українсько-польську ділянку державного кордону. Економіка та суспільство. 2023. Випуск 47. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-47-25>
11. Науменко А. П., Макаревич Д. О. Розвиток міжнародних автомобільних перевезень в рамках транспортних коридорів Європи та України. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/296364004.pdf> (дата звернення: 09.10.2023).
12. Перелік пунктів пропуску. Державна прикордонна служба України. Станом на 19 лютого 2019 рік. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku/> (дата звернення: 10.10.2023).
13. Перелік пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю, які підлягають тимчасовому закриттю. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/288-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 11.10.2023).
14. Пилипенко Ю. В. Підвищення ефективності управління вантажопотоками в міжнародних транспортних коридорах: автореф. дис...канд. техн. наук: 05.22.0. НТУ. Київ, 2019. 20 с.
15. Притула Х. М., Калат Я. Я., Кирик І. М. Оцінювання впливу міжнародних транспортних коридорів на прилеглі території: теоретичні та прикладні аспекти. Ефективна економіка. 2021. № 11. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=9552> (дата звернення: 11.10.2023).
16. Прокудін Г. С., Чупайленко О. А., Прокудін О. Г., Хоботня Т. Г., Ремех І. О. Розв'язання мережевих транспортних задач у середовищі EXCEL. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. 2020. Том 31 (70). № 5. С. 214–219.
17. Фердман Г. П. Деякі проблеми використання міжнародних транспортних коридорів як транзитного потенціалу України: державно-управлінський аспект. Публічне управління і адміністрування в Україні. 2019. Випуск 21. С. 116–121.
18. Філатов С. А., Єрусланов А. А. Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток інфраструктури України. Вчені записки університету «КРОК». 2019. № 1 (53). С. 27–35. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-53-27-35>
19. Якайтис І. Б. Стратегічні вектори розвитку міжнародних перевезень в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 21–22. С. 124–128. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2020.21-22.124>

References

1. Asotsiatsiia mizhnarodnykh avtomobilnykh pereviznykiv Ukrainy: veb-sait. URL: <http://www.asmap.org.ua> (accessed: 10.10.2023).
2. Bahrii M. M., Klymenko V. V., Novalska N. I., Razumova K. M., Selishchev S. V. 2022. Orhanizatsiino-tekhnologichni zasady vzaiemodii vydiv transportu v systemi mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen ta pry peretyni mytnoho kordonu Ukrainy [Organizational and Technological Principles of transport modes' interaction in the system of international freight transportation and when crossing the customs border of Ukraine]. Naukoiemni tekhnologii [Science-based technologies]. Vol. 53. No. 1. P. 58–69.
3. Volynets L. M. 2021. Liberalizatsiia mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen – novyi impuls rozvytku transportnoi haluzi. [Liberalization of international road transportation as a new impulse for development of transport industry]. Ekonomika transportnoho kompleksu [Economics of the transport complex]. Vol. 37. P. 161–176. DOI: <https://doi.org/10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.37.161>
4. Derzhavna mytna sluzhba Ukrainy. URL: <https://customs.gov.ua> (accessed: 11.10.2023).

5. Dorosh A. S., Demchenko Ye. B., Markul R. V., Berdychevska T. M. 2020. Analiz ryzykiv pry zdiisnenni mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen vantazhiv [Analysis of risks of international road cargo transportation] *Transportni systemy i tekhnologii perevezen* [Transport systems and transportation technologies]. Vol. 20. P. 12–19.
6. Duna N., Matviienko A. 2022. Perspektyvy rozvytku ukrainskoho rynku avtomobilnykh vantazhoperevezen: yevrointehratsiinyi aspekt [Prospects for the development of the Ukrainian road freight transport market: the European integration aspect]. *Naukovi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu* [Uzhhorod National University Herald]. Vol. 44. P. 21–29.
7. Interaktyvna mapa punktiv propusku / KPVV, yaki funktsionuiut vidpovidno do rozpovsiudzhennia KMU vid 13.03.2020 #288-r (zi zminamy). URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/map/> (accessed: 11.10.2023).
8. Kovalova M. 2022. Transportne zabezpechennia zovnishnotorhovelnykh operatsii: pryntsyipy ta kryterii vyboru [Transport support of foreign trade operations: principles and selection criteria]. *Ekonomika ta suspilstvo* [Economy and society] (electronic journal). Vol. 38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-42>
9. Kuts N. 2023. Mistse mizhnarodnykh transportnykh korydoriv u transportnii heohrafiï [The place of international transport corridors in transport geography]. *Suchasni tekhnologii v mashynobuduvanni ta transporti* [Advances in mechanical engineering and transport]. Vol. 1. No. 20. P. 160–167.
10. Maksymenko A. 2023. Analiz obsiahu vantazhnykh potokiv cherez ukrainsko-polsku dilianku derzhavnogo kordonu [Freight traffic volume analysis across Ukraine – Poland border]. *Ekonomika ta suspilstvo* [Economy and society] (electronic journal). Vol. 47. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-47-25>
11. Naumenko A. P., Makarevych D. O. Rozvytok mizhnarodnykh avtomobilnykh perevezen v ramkakh transportnykh korydoriv Yevropy ta Ukrainy. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/296364004.pdf> (accessed: 09.10.2023).
12. Perelik punktiv propusku. Derzhavna prykordonna sluzhba Ukrainy. Stanom na 19 liutoho 2019 rik. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku/> (accessed: 10.10.2023).
13. Perelik punktiv propusku cherez derzhavnyi kordon ta punktiv kontroliu, yaki pidliahaiut tymchasovomu zakryttiu. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/288-2020-%D1%80#Text> (accessed: 11.10.2023).
14. Pylypenko Yu. V. 2019. Pidvyshchennia efektyvnosti upravlinnia vantazhopotokamy v mizhnarodnykh transportnykh korydorakh [Improving the efficiency of cargo traffic management in international transport corridors]. (PhD Thesis), Kyiv: NTU.
15. Prytula Kh. M., Kalat Ya. Ya., Kyryk I. M. 2021. Otsiniuvannia vplyvu mizhnarodnykh transportnykh korydoriv na prylehli terytorii: teoretychni ta prykladni aspekty [Assessment of the impact of international transport corridors on the adjacent territories: theoretical and applied aspects]. *Efektyvna ekonomika* [Efektyvna ekonomika] (electronic journal). No. 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9552> (accessed: 11.10.2023).
16. Prokudin H. S., Chupailenko O. A., Prokudin O. H., Khotobnia T. H., Remekh I. O. 2020. Rozviazannia merezhevykh transportnykh zadach u seredovyshchi EXCEL [Solving network transport problems in the excel environment]. *Vcheni zapysky Tavriiskoho natsionalnoho universytetu imeni V. I. Vernadskoho* [Scientific notes of V.I. Vernadsky Taurida National University]. Vol. 31 (70). No. 5. P. 214–219.
17. Ferdman H. P. 2019. Deïaki problemy vykorystannia mizhnarodnykh transportnykh korydoriv yak tranzynoho potentsialu Ukrainy: derzhavno-upravlinskyi aspekt [Some problems of using international transport corridors as a transit potential of Ukraine: public administration aspect]. *Publichne upravlinnia i administruvannia v Ukraini* [Public management and administration in Ukraine]. Vol. 21. P. 116–121.
18. Filatov S. A., Yeruslanov A. A. 2019. Vplyv mizhnarodnykh transportnykh korydoriv na rozvytok infrastruktury Ukrainy [Influence of international transport corridors on the development of Ukraine's infrastructure]. *Vcheni zapysky Universytetu "KROK"* [Scientific Notes of the University "KROK"]. No. 1 (53). P. 27–35. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2019-53-27-35>
19. Yakaitis I. B. 2020. Stratehichni vektory rozvytku mizhnarodnykh perevezen v Ukraini [Strategic vectors of international transportation development in Ukraine]. *Investytsii: praktyka ta dosvid* [Investytsiï: praktyka ta dosvid]. No. 21–22. P. 124–128. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2020.21-22.124>