

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра міжнародних економічних відносин

Допущено до захисту
в.о. завідуючої кафедри
Уханова І.О.
“ ____ ” _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини
за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

**НА ТЕМУ: «Стан та перспективи удосконалення співробітництва між
Україною та ЄС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним
транспортom»**

Виконавець:

студентка ФМЕ, гр.63
Бондар Діана Олегівна

/підпис/

Науковий керівник:

к.е.н, доцент
Уханова Інна Олегівна

/підпис/

ОДЕСА – 2023

АНОТАЦІЯ

Бондар Д.О., «Стан та перспективи удосконалення співробітництва між Україною та ЄС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини». – Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2023 р.

Кваліфікаційна робота магістра складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження стан співробітництва між Україною та ЄС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом.

У роботі розглядаються теоретичні поняття та особливості перевезень водним транспортом, узагальнюють чинники, що здійснюють вплив на вантажні та пасажирські перевезення, узагальнено методи аналізу та оцінки показників перевезень водним транспортом.

Охарактеризовано та проаналізовано розвиток взаємовідносин між Україною та ЄС в галузі перевезень водним транспортом, здійснено аналіз чинників впливу на показники перевезень водним транспортом, проаналізовано стан та динаміку показників перевезень водним транспортом.

Запропоновано заходи, що мають призвести до удосконалення нормативного регулювання перевезень водним транспортом між Україною та ЄС в контексті реалізації положень Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС, окреслено перспективи активізації вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС.

Ключові слова: водний транспорт, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, нормативне регулювання перевезень, модернізація інфраструктури перевезень.

ANNOTATION

Bondar D.O., "The state and prospects of improving cooperation between Ukraine and the EU in the field of cargo and passenger transportation by water transport".

Qualification work for a master's degree in specialty 292 "International Economic Relations" under the educational program "International Economic Relations." - Odesa National Economic University. - Odesa, 2023.

The master's qualification work consists of three sections. The object of the study is the state of cooperation between Ukraine and the European Union in the field of cargo and passenger transportation by water transport.

The paper examines the theoretical concepts and features of transportation by water transport, summarizes the factors influencing freight and passenger transportation, summarizes the methods of analysis and evaluation of indicators of transportation by water transport.

The development of relations between Ukraine and the EU in the field of water transportation is characterized and analyzed, the factors affecting water transportation indicators are analyzed, the state and dynamics of water transportation indicators are analyzed.

Measures are proposed that should lead to the improvement of the regulatory regulation of water transportation between Ukraine and the EU in the context of the implementation of the provisions of the Association Agreement between Ukraine and the EU, and the prospects for the activation of cargo and passenger transportation by water transportation between Ukraine and the EU are outlined.

Key words: water transport, cargo transportation, passenger transportation, regulatory regulation of transportation, modernization of transportation infrastructure.

ЗМІСТ

	Стор
ВСТУП	4
Розділ 1 Теоретико-методичні основи дослідження перевезень водним транспортом	7
1.1. Поняття, чинники та особливості здійснення вантажних перевезень водним транспортом	7
1.2. Поняття, чинники та особливості здійснення пасажирських перевезень водним транспортом	11
1.3. Методи аналізу та оцінки показників вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом	15
Висновки до розділу 1.....	24
Розділ 2 Аналіз стану та динаміки співробітництва вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС	25
2.1. Аналіз розвитку взаємовідносин між Україною та ЄС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом	25
2.2. Аналіз стану та динаміки показників вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС	31
2.3. Аналіз чинників впливу на показники вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС	39
Висновки до розділу 2.....	48
Розділ 3 Шляхи удосконалення співробітництва в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС	50
3.1. Удосконалення нормативного регулювання вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС в контексті реалізації положень Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС	50
3.2. Модернізація інфраструктури вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом України в контексті повоєнного відновлення як чинник активізації торгівлі транспортними послугами з ЄС	58
3.3. Перспективні напрямки удосконалення співробітництва між Україною та ЄС в галузі перевезень водним транспортом	65
Висновки до розділу 3.....	79
ВИСНОВКИ	80
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	80

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Актуальність теми дослідження обумовлена розвитком світових інтеграційних процесів та зростанням необхідності задоволення потреб перевезення пасажирів та вантажів. Досліджено конкурентні переваги розвитку портової галузі та річкового транспорту України. Проаналізовано структуру перевезень вантажів морським та річковим транспортом. Охарактеризовано економічний механізм логістичної інфраструктури водного транспорту та фактори формування та розвитку логістичної інфраструктури водного транспорту. Обґрунтовано доцільність створення національного портового центру, що допомогло б зменшити витрати і підвищити ефективність функціонування водного транспорту України, забезпечити збалансований розвиток портів та терміналів на інноваційних засадах з ефективним використанням їх потужностей, а також забезпечити конкурентоздатність національної водної логістики та оптимізує систему управління портами та терміналами.

Мета дослідження. На основі аналізу стану співробітництва між Україною та ЄС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом розробити рекомендації щодо його удосконалення.

Для досягнення мети було сформульовано наступні **завдання**:

- дослідити поняття та структурні особливості вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом;
- узагальнити чинники впливу для вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом ;
- узагальнити методи аналізу вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом;
- надати характеристику співробітництва між Україною та ЄС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом;

- провести аналіз стану та перспективи удосконалення співробітництва між Україною та ЕС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом;
- провести аналіз чинників впливу на стан та перспективи удосконалення співробітництва між Україною та ЕС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом;
- запропонувати шляхи удосконалення співробітництва між Україною та ЕС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом.

Об`єктом дослідження є стан співробітництва між Україною та ЕС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом.

Предметом дослідження є теоретичні основи та практичні рішення щодо удосконалення співробітництва між Україною та ЕС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом.

Методи дослідження. Методологічною основою кваліфікаційної роботи є теоретичні положення економічної науки та праці вчених-економістів в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом. При написанні роботи використано загальнонаукові та спеціальні методи: узагальнення та синтезу, порівняльного, статистичного та економічного аналізу, SWOT-аналіз. Робота здійснена з використанням офісного пакету MS Office - Microsoft Excel.

Інформаційна база дослідження. Основу дослідження склали Закони України, Укази Президента України, Постанови Верховної Ради та Кабінету Міністрів України, нормативні документи регіональних органів влади з питань розвитку транспортної системи.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи опубліковано статтю: Бондар Д. «АНАЛІЗ СТАНУ ТА ДИНАМІКИ СПІВРОБІТНИЦТВА ВАНТАЖНИХ ТА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЕС». Збірка наукових робіт кафедри МЕВ Одеського

національного економічного університету «World economy and International economic relation». Одеса. 2024 (у друці).

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (40 найменувань). Загальний обсяг роботи становить 89 сторінок. Основний зміст викладено на 79 сторінках. Робота містить 15 таблиць, 12 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Поняття, чинники та особливості здійснення вантажних перевезень водним транспортом

Водний транспорт - це структура, яка виконує багато функцій, що забезпечує національну економіку у транспортній діяльності. Морські та річкові порти важлива частина державної інфраструктури. Від сучасних міжнародних вимог залежить конкурентоспроможність транспортної діяльності на світовому ринку, такі як: ефективність роботи портів, рівень технічного та технологічного оснащення, система управління та розвиток структури. Морський транспортний комплекс є важливою структурою, що виконує багато функцій задля забезпечення національної економіки у транспортній діяльності. Морські порти - це важливий компонент транспортної та виробничої інфраструктур. Від необхідних міжнародних вимог залежить багато процесів функціонування, оснащення, системи та розвитку транспорту на світовому ринку. Якщо говорити конкретно про Україну, то основними характеристиками і перевагами морської портової галузі України є (Рис. 1.1., таблиця 1.1) [1]:

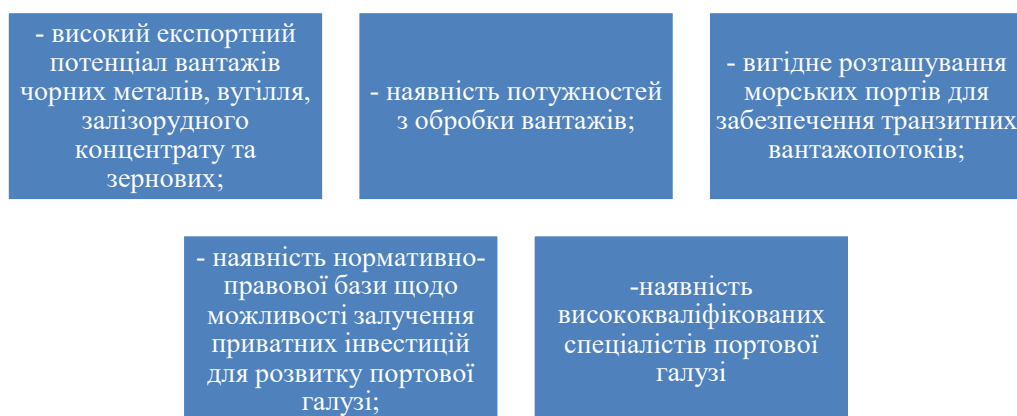


Рис. 1.1. Основні переваги портової галузі України

Джерело: складено за [1]

Таблиця 1.1

Переваги та недоліки морського транспорту

Переваги морського транспорту:	Недоліки морського транспорту:
Місткість - кількість продукції, що транспортується немає обмежень. І максимальна вага більше, ніж у інших видах транспорту;	Довжина плавання - найбільша швидкість суден до 25 вузлів. Тобто середня швидкість водного транспорту 30-45 км/год.;
Ціна відрізняється від інших видів транспорту. Вважається, що це недорогий спосіб перевезення вантажу;	Залежність від погодних умов - через це перевезення вантажів може бути довше, ніж планувалось. Під час перевезень водним транспортом важливо поновлювати маршрут через зміни погоди, так як можуть бути: циклони, шторми, урагани, тому що це може бути небезпечно, як для вантажів, так і для судна.
Безпека - дуже багато людей несе відповідальність, тому не можна нехтувати нормами безпеки на судні. Тому перевезення вантажу має високу гарантію безпеки, а спосіб транспортування відповідає суворим стандартам.	

Джерело: складено за [2]

На сьогоднішній день в Україні налічується близько 18 морських портів, з них 13 знаходяться на території України, а також 5 - на тимчасово окупованих територіях. Суцільна інтенсивність портів і терміналів складає 313,3 млн. т. На сьогодні збільшується попит на транспортування внутрішнім водним транспортом, як в Україні, так і в інших країнах.

Власники вантажів, в першу чергу, зернотрейдери, металовиробники, через коливання в економіці, збільшення цін на паливе та перебоїв у роботі інших видів транспорту через конфлікт намагаються зменшити витрати на транспорт та удосконалити маршрут по якому здійснюються перевезення. Найактуальніше та затребуване судноплавство в Україні - річкове. Водний транспорт вже складає велику конкуренцію іншим видам транспорту через свої переваги.

Транспортування вантажу водним транспортом, як вважає Уряд України, необхідно розвивати, щоб забезпечити підтримкою економіку

України, за допомогою стабільної та інтенсивної логістичної систем та через збільшення кількості альтернатив. Великий вплив має на суспільний розвиток та навколишнє середовище - це розвиток річкового транспорту, який забезпечує «зелені» перевезення.

Для річкового транспорту відповідає вимогам вантажопотоків, бо для них важлива не швидкість, а якість перевезення товару [1].

Річковий транспорт має багато рис порівнюючи з іншими видами транспорту, зі сторони логістики, безпеки та охорони навколишнього середовища.

Таблиця 1.2.

Переваги та недоліки річкового транспорту

Найвідоміші переваги:	Недоліки річкового транспорту.
Вартість річкового транспорту також складає конкуренцію іншим видам транспортом, бо це один з найефективніших способів транспортування. Тобто, наприкладі, проста річкова баржа перевозить до 300 тонн вантажу, це приблизно 10 вантажівок або 5 залізничним вагонам;	Річковий транспорт більше відповідає санітарним нормам для перевезення продуктів, але необхідно внести покращення в річки, щоб зробити їх судноплавними - випрямлення, днопоглиблення та каналізація - зазвичай, це руйнує природню течію річок.
Річковий транспорт менш за все забруднює навколишнє середовище, бо має низькі види викидів CO ₂ серед інших видів транспорту. Зазначають, що транспортування річковим транспортом більш екологічно чистий за інші види;	
Річковий транспортний засіб більш стабільний у термінах доставки;	
Має найменший вплив на природу та рівень аварій.	
Також важливо, що цей вид перевезень економить багато енергії.	
Для судноплавних річок та озер треба менше вкладень та більш корисніший від інших видів.	

Джерело: складено за [1; 2]

Для вдосконалення річкового транспорту робиться скорочення річок. З 230 річок скоротили приблизно 60% [3].

Попутні перевезення вантажів (або спільні перевезення) – це послуга, яка дозволяє компаніям або приватним особам поділити витрати на

транспортування вантажів, поєднуючи їх вантажі в одному транспортному засобі чи контейнері. Це дозволяє знизити витрати на перевезення для кожного з учасників та зробити процес більш ефективним. Принцип роботи попутних перевезень наступний: якщо в однієї компанії чи людини є вільні місця в транспортному засобі, а інша сторона має вантаж, який потрібно доставити в той же регіон, то вони можуть співпрацювати і використовувати транспортний засіб для спільного перевезення. Таким чином, обидві сторони економлять на витратах, а екологічний слід зменшується, оскільки знижується кількість порожніх перевезень.

Учасники ділять витрати на транспортування, що дає змогу знизити вартість перевезення для кожного з них.

Зменшення завантаженості доріг. Використання вільних місць у транспортних засобах зменшує кількість автомобілів на дорогах і, отже, знижує пробки та завантаженість дорожньої інфраструктури.

Екологічний зиск. Зниження кількості порожніх вантажівок зменшує викиди CO₂ та інших шкідливих речовин в атмосферу.

Збільшення завантаження транспортних засобів. попутні перевезення дозволяють максимально використовувати місткість транспортних засобів, що підвищує їхню ефективність.

Зменшення потреби зберігання. Швидша доставка вантажу може скоротити необхідність його тривалого зберігання [4].

1.2. Поняття, чинники та особливості здійснення пасажирських перевезень водним транспортом

На сьогоднішній день, складовою частиною водних перевезень на судах складають туристи. Унікальність пасажирського водного транспорту грають важливу роль в системі туризму. За даними досліджень, приблизно 70-80% людей, що віддають перевагу морському транспорту, подорожують з

туристичною метою. Це обґрунтовується тим, що за останній проміжок часу водний транспорт не був таким затребуваним, тому частіше давали перевагу автомобільним та авіаційним видам транспорту.

В наш час перевезення виконують, як на круїзних лайнерах по окремим маршрутам, так і по регулярним і паромним лініям.

Регулярні пасажирські лінії використовують в тих випадках, коли це перетинається з портами великих міст або окремими курортами. Туристопотік на регулярних лініях залежить загалом від сезонності або днів.

Регулярні паромні лінії більше застосовують туристи, які подорожують на своїх автомобілях. У світі налічується сотні таких поромів. Пороми - слугують задля перевезення великої кількості потоку туристів або транспортування транспортних засобів.

Морський та річковий транспорт - слугує для перевезення великих потоків туристів. Розвивається водний транспорт за умови водних басейнів, тобто океанів, озер, річок, морів. Загалом техніко-економічні та експлуатаційні особливості виконуються в середовищі водних транспортних засобів. Ми можемо відмітити такі переваги водного транспорту:

- має можливість виконувати масові пасажирські перевезення при комфорті та повній життєзабезпеченості;
- відрізняється розміром транспортного засобу, бо можна використовувати безліч різноманітних послуг: габаритний багаж, великий спектр розваг, харчування, готелі та інше;
- висока пропускна здатність;
- мінімальні вкладення у будівництво водних шляхів і інженерних споруд. Водний транспорт лідерує, на відміну від інших через те, що рухається у водному середовищі. Будівництво штучних каналів коштує набагато дешевше, ніж підтримка залізниці або автобану;

- можливо перевозити одночасно, і пасажирів, і їх транспортні засоби. Одна з найголовніших переваг, тому водний транспорт обирають в багатьох випадках;
- багато функцій використовують в залежності від потреб туризму. Пасажирські та туристичні комплекси відрізняються своєю конструкцією, інтенсивністю та додатковим палубним обладнанням. Завдяки цьому можуть здійснюватися круїзи, як індивідуальні, так і з великою кількістю туристів.

В несезонний період палуби використовують на суші, як різноманітність розваг для туристів або як засіб розміщення чи харчування.

Попри велику кількість переваг, водний транспорт також має недоліки, такі як:

- через те, що це водне середовище транспорт рухається з малою швидкістю. Задля безпеки пасажирів та відповідності вимогам. Експлуатаційні витрати суден пояснюються інтенсивністю двигунів та високі витрати на паливо;
- також вплив має сезон в експлуатації водного засобу транспорту, бо пасажирський водний транспорт дуже сприйнятливий до змін у погодних умовах;
- підвищена питома вага витрат на технічні та технологічні операції. Так як обслуговування водного транспорту складний процес. Через це висока вартість перевезень на близькі та середні відстані.

Описані вище переваги та недоліки водного транспорту показують способи його інтенсивної експлуатації, здебільшого на великих відстанях. Експерти визначають, що транспорт втрачає свої функції. На сьогоднішній день багато людей подорожують загалом з туристичною метою, тобто задля нових вражень, емоцій, розваг та інше. На цьому етапі, ми бачимо, що пасажирський водний транспорт набирає все більше спеціалізації в туристичному обслуговуванні. Через ціни, комфорт або напрямки

подорожування - туристи все частіше обирають водний транспорт, щоб уникнути додаткових розходжень або уникнути незручностей.

Складова основа водного транспорту поділяється на: морські та річкові порти та флоти.

Призначення портів полягає у оформленні документації, посадці та висадці пасажирів, проведення вантажних операцій та зберігання вантажу або багажу.

Найнеобхідніші засоби для забезпечення - це причали, вокзали, відповідні служби, що передбачають прийом, стоянку, відправлення суден, навантаження та вивантаження багажу, постачання суден, обслуговування пасажирів.

Пасажирські станції призначені для того, щоб відправляти судна в рейс та зустрічати, також надавати технологічні умови, дають спроможність для більш інтенсивного проведення контролю на митниці та кордоні.

Флот водного транспорту поділяється на: транспортний, технічний, допоміжний

Транспортний флот слугує задля перевезення вантажів та пасажирів. Технічний відповідає за роботу судна.

Основною частиною флоту є транспортний флот, що включає пасажирські, вантажопасажирські й вантажні судна.

У плавальний склад входять різні види, потужності, ємкості та функціонуванням транспортного засобу. Зазвичай, судна для пасажирів поділяють на: пароплави, теплоходи, дизель-електроходи. За класифікацією судна бувають такі як:

- пасажирські лайнери, які ходять по регулярному маршруту;
- пасажирські лайнери міжнародних рейсів, які ходять по регулярному маршруту, але заходять у порт і роблять зупинки у іншій державі;
- пасажирські лайнери, які ходять по регулярним трансокеанським лініям;
- круїзні судна бувають: короткочасними (1-2 дні) та тривалі (до 15 днів);

- пороми виконують регулярні вантажні та пасажирські перевезення;
- судна для індивідуальних категорій перевезень;
- судна на високій швидкості використовують для пасажирських перевезень;
- круїзні й моторні човни;
- екскурсійні судна або туристичні човни.

Використання пасажирських човнів має 2 напрямки: лінійне та рейсове судноплавство. Лінійне судноплавство виконує перевезення пасажирів чи індивідуального по регулярним маршрутам. Рейсове судноплавство організовує роботу кожного судна або по програмі з турагенціями на основі угоди фрахтування. Рейсове використання суден все більше поширюється за останні роки та становиться популярніше за лінійне [5].

1.3. Методи аналізу та оцінки показників вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом

Перед тим, як оцінювати роботу, треба знайти порівняння, який спосіб виберуть споживачі, які показники вони використовують, розглянути особливості чи недоліки транспорту, який буде перевозити вантаж або пасажирів. Завдяки такому оцінюванню ми можемо охарактеризувати наскільки це ефективно для економіки, продуктивності, надійності, комфортності та швидкості.

Загалом ці показники можна розділити на такі групи:

- натуральні,
- умовно-натуральні,
- експлуатаційно-технічні,
- вартісні.

До натуральних та умовно-натуральних показників ми можемо віднести обсяг і масштаби перевезень, розміри попиту на транспортні

послуги, вантажообіг, пасажирообіг, напруженість, щільність транспортної мережі, продуктивність праці, необхідність в працівниках та інших матеріалах.

Експлуатаційно-технічні показники - це провізна або пропускна здатність, продуктивність транспорту. Ми можемо охарактеризувати продуктивність водного транспорту, попит на послуги водного транспорту ми визначаємо завдяки можливим потужностям транспорту. На важливість показників має великий вплив технічні прийоми перевезення на транспорті, рівень використання технічних засобів, якість перевезення та обслуговування на транспорті.

По вартісним або економічним показникам ми можемо оцінити тарифи й ціни на перевезення та інші транспортні послуги, собівартість, прибуток, рентабельність, вкладення, фондомісткість, вартість додаткових процесів, кредити, податки, акцизи, митні збори та інше.

Отже, ми можемо сказати, що завдяки натуральним та експлуатаційно-технічним показникам визначаємо попит та пропозицію на транспортні послуги та характерний рівень техніки транспорту. Вирішальними показниками є економічні показники в умові ринкової економіки. Економічні показники відповідають за багатьма факторами, які ми поділяємо на всі види транспорту й специфічні, визначаємо їх переваги та недоліки.

Розраховуючи економічні показники морського та річкового транспорту, звертають особливу увагу на: вантажопідйомність, тип суден, швидкість, навантаження і вивантаження виконання вантажу, тривалість періоду, маршрут перевезення. Економічні показники обумовлюються численними факторами, які можна розділити на загальні для всіх видів транспорту й специфічні, що відображають особливості кожного з них. Групи показників за визначенням поділяють на кількісні та якісні. Умовна класифікація показників транспортної діяльності зображено на табл.1.3.

Таблиця 1.3

Показники транспортної діяльності

Показники транспортної діяльності	
Кількісні показники	Якісні показники
Показників обсягів робіт	Показники використання засобів та транспортних споруд
Показники обсягів ресурсів	Показники використання ресурсів
	Показники якості транспортного обслуговування

Джерело: складено за [6]

За допомогою кількісних показників ми виміряємо перевезення. Складаються ці показники з перевезення вантажів та пасажирів, вантажообігу та пасажирообігу. Їх ще умовно називають натуральними показниками або показниками обсягу перевезень.

На розмір кількісних показників впливають внутрішні і зовнішні фактори.

До внутрішніх факторів належать:

- попит на транспортні послуги;
- розвиток транспортної інфраструктури;
- наявність конкуренції між видами транспорту і ступінь їх взаємодії;
- тарифи і якість транспортного обслуговування.

До зовнішніх факторів належать:

- розміщення продуктивних сил країни;
- рівень спеціалізації і кооперації виробництва;
- система господарських відносин між суб'єктами ринку;
- міжнародні економічні зв'язки;
- географічні та кліматичні умови.

За допомогою якісних показників ми можемо оцінити рівень ресурсів, засобів та споруд транспорту. Якісні показники обчислюються виходячи з величини кількісних показників. А значення цих показників залежить від додаткових критеріїв, таких як: якість перевезень, організація обслуговування, рівня використання транспортних засобів та ресурсів, що використовують споживачі транспортних послуг.

Для вимірювання роботи з перевезення використовують такі кількісні показники:

- перевезення вантажів, пасажирів;
- відправлення і прибуття вантажів, пасажирів;
- вантажообіг;
- пасажирообіг.

Натуральні показники визначаються вантажо- та пасажиропотоками між відповідними пунктами.

За допомогою вантажопотоків, ми можемо охарактеризувати транспортно-економічні зв'язки, що створюються між відправником та отримувачем вантажу і розділяються на різні категорії.

Вантажопотоки характеризуються:

- маршрутом і обсягом вантажообігу, від якого залежить розміщення виробництва, пунктів відправлення вантажу, пунктів споживання, баз зберігання товару, технічних та технологічних переваг виробництва та його фахова спеціальність, розміщення шляхів сполучення і перевізної здатності транспорту, а також від системи організації товарного руху;
- дистанція перевезень;
- проміжку часу перевезень.

Загалом вантажопотік транспортної системи складається з вантажопотоків, як прямого, так і зворотного напрямку. Прямим називають напрямок з великим вантажообігом.

Вивчати вантажопотоки необхідно, щоб мати змогу аналізувати транспортний ринок, виявити нелогічні перевезення, визначити сфери інтенсивного використання різних транспортів та обґрунтувати перспективи його розвитку.

Класифікувати вантажопотоки ми можемо за такими критеріями:

- За напрямком: міжнародні, міжрегіональні, місцеві та внутрішньопобутові транспортно-господарські зв'язки;

- За типом вантажу: виділити та проаналізувати вантажі основної якості вантаж, який становить велику частку від загального обсягу, що перевозиться на певній території країни;
- За типом транспорту: в основному розрізняють загальні типи громадський транспорт, масова початкова освіта транспорту (залізничний, річковий, морський); автомобільний транспорт може виконувати значні порції повторних переказів, які аналізуються окремо.

Вантажопотоки - це однорідні товари, що пред'являються транспортуванню від пункту відправлення до пункту призначення.

До основних характеристик логістики вантажів відносяться:

- Пункт відправлення;
- призначення;
- Тип вантажу.

У міру їх змін змінюються і назви вантажопотоків. До неключових характеристик вантажопотоків відносяться:

- Об'єм, т;
- Відстань транспортування, кілометри;
- Цикл доставки та кількість днів.

При зміні неосновних характеристик назва вантажопотоку не змінюється. Пасажиропотік означає кількість пасажирів, які відправляються з пункту відправлення від пункту відправлення до пункту призначення протягом певного часу судноплавства. Форма зображення вантажопотоку:

1. Таблична форма. Весь товар, який перевезиться (в транспортних компаніях) зводяться до інформації або таблиці, яка називається кореспонденцією вантажопотоку.
2. Схема руху товарів (дислокація) - графічне зображення відповідності вантажопотоку.
3. Похилий (шаховий) стіл. Коли він знаходиться в правильному розділі, його форма така - Goods flow uploads on the left - Товарний потік

Опустіть голову. Ця таблиця зручна для ілюстрації пасажиропотоку.

4. Малювання. Правила побудови діаграм аналогічні схемі Cargo Logistics, лише різниця між Cargo Logistics стосується географічної карти.

5. Карта розподілу календарного руху. це дає візуальне уявлення Про змінні в часі дисбаланси вантажних і пасажирських перевезень.

6. Кругові та секторні діаграми. вони використовуються для ілюстрації транспортної споруди.

7. Динамічна крива зміни для будь-якого даного індикатора використовується для оцінки величини коливань цих індикаторів. Ці візуальні представлення також використовуються для аналізу пасажиропотоку з коригуванням, внесеним для врахування унікальних характеристик цього виду транспорту. Індикатори транспортування відіграють важливу роль у:

а) Планові завдання транспортних підприємств можна кількісно перенести.

Необхідна оцінка виконання плану перевезень.

с) Оцінка вимог до автомобілів. Сигнали вантажного транспорту.

Обсяг перевезень, що вимірюється в тисячах тонн, охоплює як вагу, так і кількість вантажу, що перевозиться.

Основний показник перевезень у транспортній галузі визначається обсягом вантажів або людей, що перевозяться. Розрахунок підприємств визначається сукупно з урахуванням галузевих та індивідуальних перевезень. Компанії, які пропонують різні типи вантажів і варіанти підключення, прагнуть виділитися на ринку. Цим показником характеризується транспортна робота підприємства. Розрахунковим показником обліку трудових і матеріальних витрат є вантажообіг.

Середня відстань, на яку транспортується 1 тонна вантажу, позначається як l_v [км], представляє відстань, яку він проходить. Як правило, відбувається перевезення кожної тонни вантажу. Розрахунок цього показника може проводитися виходячи з типу вантажу і, ширше, в загальному сенсі.

Світ бізнесу живиться промисловістю та духом підприємництва.

- Щільність транспортування, виміряна в $[т * км / км]$, є важливим фактором, який слід враховувати. Він вказує на рівень транспортної активності в даній місцевості.

В середньому через кожну навігацію проходить значна кількість вантажу. Кілометр ділянки – це міра, яка відображає рівень активності вантажних перевезень у певному регіоні. Інтенсивність використання водного шляху обчислюється як окреме вимірювання.

$$\text{Рівняння площ } I_v = A_v / I_{\text{дил}} = \sum(G * l) / I_{\text{дил}} \quad (1.1)$$

зазвичай використовується для обґрунтування пропускної здатності.

У проект включені різні компоненти інфраструктури, такі як дороги, шлюзи, канали тощо.

Коефіцієнт, що вимірює нерівномірність перевезень вантажів за певний період часу. Найбільш напружений місяць навігації свідчить про значний обсяг перевезень, міс. Середній місячний обсяг перевезень, відомий як $G_{\text{місяць}}$, розраховується на основі цього показника. За встановленою формулою:

Кількість днів у місяці навігації, що позначається як $G_{\text{місяць}}$, може бути розрахована шляхом множення 30,5 на відношення G_N до T_N , представлене як $[t]$. (1.2)

Обсяг, призначений для навігації, називається G_N . T_n представляє період реальної навігації, де значення, ближче до 1, вказує на більш збалансовану та справедливую транспортну систему.

- Коефіцієнт нерівномірності перевезень вантажів за напрямками, дає уявлення про ступінь впливу зворотного напрямку. Зворотний і прямий напрямки руху вантажів порівнюються з прямим напрямком. Визначення прямого і зворотного напрямків базується на діях відданого. Коли вантаж перевозиться в одному напрямку, він вважається прямим маршрутом, тоді як зворотний напрямок залишається окремим.

Показники пасажирських перевезень: зміна напрямку.

- Обсяг пасажирських перевезень, виміряний у тисячах пасажирів, представлений величиною I , [тис.пас];
- пасажирообіг A_p [пас * км];
- середня відстань поїздки пасажирів l_p . [км];
- середня щільність перевезень пасажирів I_p [п * км / км]:

$$I_p = A_p / l_{діл} \quad (1.3)$$

- Коефіцієнт нерівномірності пасажиропотоку змінюється з часом. Розраховується за 1 місяць, щоденно, погодинно, щомісячно:

1. Щомісяця:

$$I_{міс} = 30,5 * (I_H / T_H), [т] \quad (1.4)$$

II. за добу:

– кількість пасажирів в найнапруженішу добу найнапруженішого місяця;

$I_{доб}$ - середньодобова кількість пасажирів, яка знаходиться за формулою:

$$I_{доб} = I_{міс} / 30,5 \quad (1.5)$$

III. за 1 годину:

– кількість пасажирів в найнапруженішу годину найнапруженішої доби найнапруженішого місяця; $I_{год}$ – розраховується за формулою:

$$I_{год} = I_{доб} / t_p \quad (1.6)$$

де t_p – період роботи;

• коефіцієнт нерівномірності перевезень пасажирів по напрямках характеристики морського транспорту:

1) Одиниця вимірювання відстані: 1 миля = 1,8 км = 1 852 м;

2) Усі вантажні судна мають каюти і навіпки. Якщо пасажирів мало, завантажують ще багаж. Для розрахунку продуктивності перевезень використовується показник

‘Зекономлені тонно-милі’.

$$в/п = A_v + A_p, [прив.т - миль] \quad (1.7)$$

3) коефіцієнти нерівномірностей не використовуються [6].

Висновок 1 розділу.

Водний транспорт - це структура, яка виконує багато функцій, що забезпечує національну економіку у транспортній діяльності. Морські та річкові порти важлива частина державної інфраструктури. Від сучасних міжнародних вимог залежить конкурентоспроможність транспортної діяльності на світовому ринку, такі як: ефективність роботи портів, рівень технічного та технологічного оснащення, система управління та розвиток структури.

Отримані дані показали, що Україна зазнає значного впливу водного транспорту. Зростання індустрії водного транспорту в Україні може сприяти загальному економічному розвитку країни, навіть якщо порівнювати її з іншими країнами світу. Визначальною рисою розвитку водного транспорту України є зростання попиту на морські та річкові перевезення. Великі навантаження на водні шляхи привертають все більше уваги виробників.

Розраховуючи економічні показники морського та річкового транспорту, звертають особливу увагу на: вантажопідйомність, тип суден, швидкість, навантаження і вивантаження виконання вантажу, тривалість періоду, маршрут перевезення. Економічні показники обумовлюються численними факторами, які можна розділити на загальні для всіх видів транспорту й специфічні, що відображають особливості кожного з них. Групи показників за визначенням поділяють на кількісні та якісні.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ТА ДИНАМІКИ СПІВРОБІТНИЦТВА ВАНТАЖНИХ ТА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

2.1. Аналіз розвитку взаємовідносин між Україною та ЄС в галузі вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом

Транспортне співробітництво між Україною та ЄС регулюється Угодою про асоціацію між Європейським Союзом, його державами-членами та Українським співтовариством з атомної енергії і прагне заохотити створення надійної транспортної інфраструктури. Створення безпечного та ефективного транспорту, крім того інтермодальність та взаємосумісність транспортних систем. Відповідно до розділу 5 глави 7 («Господарсько-промислового співробітництва»), з метою уможливлення реструктуризації та відродження та поступова гармонізація транспортної інфраструктури країни політики та стандартів з тими, які вже діють в ЄС, особливо щодо виконання процедури, перелічені в Додатку XXXII цієї Угоди. Збільшення пасажиропотоку – ще одна мета співпраці вантажів, зростання транзитних перевезень між ЄС та Україною державами третього світу на цій території внаслідок усунення прикордонних, технологічних, адміністративних та інших бар'єрів, а також удосконалення транспортної інфраструктури [8].

Приорітетною і незамінною частиною зовнішньої політики України є євроінтеграція, завдяки становленню та глибоким відносинам між Україною та ЄС реалізуються задумки щодо політичних асоціацій та економічних інтеграцій. Головну роль і удосконаленні розвитку якості життя, а також у підвищенні можливостей розвитку сфер відіграють транспортні послуги. Тобто, транспорт один з головніших засобів співпраці між Україною та ЄС, відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію, де важливу мету співпраці відіграє сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору

України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС. Протягом останнього десятиліття в ЄС спостерігається активний розвиток річкового транспорту як пріоритетного засобу перевезення. Ця ініціатива має на меті досягнення глобальних стратегічних цілей, таких як зменшення енергетичної залежності економік країн-членів ЄС, зменшення викидів парникових газів у атмосферу, а також забезпечення конкуренції європейської транспортної системи та високого рівня мобільності.

Одним із пріоритетних напрямків Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року є інтеграція внутрішніх водних шляхів, у тому числі р. Дунай, у загальну транспортну систему TEN-T. Внутрішній водний транспорт має важливі екологічні та експлуатаційні переваги серед інших видів транспорту, тому слід використовувати його потенціал на постійній основі. Як показали дослідження річкові перевезення у 2019 році зросли на 20%, або на 2 млн тон, в свою чергу покращенню цього показника сприятиме ефективна політика держави відображення в нормативно-правовому забезпеченні. Проте існує певна потреба в розширенні змішаних перевезень та розвитку інфраструктури транспортних терміналів.

В рамках Стратегії ЄС для Дунайського регіону пріоритетним є створення ефективних мультимодальних терміналів у річкових портах уздовж Дунаю і його судноплавних притоків з метою ефективного поєднання внутрішніх водних шляхів, залізничного транспорту і автомобільних доріг.

Мультимодальні вузли мають велике значення не тільки для забезпечення доступності, але й як ідеальні місця для концентрації бізнесу та промисловості в Дунайському регіоні. Зазначені коридори вантажних залізничних перевезень також включають інтермодальні термінали, що створюють логістичні вузли для ефективних зв'язків між внутрішніми водними, залізничними та автомобільними маршрутами.

Взаємозв'язок мобільності та доступності пов'язаний з різними сферами політики, такими як довкілля та соціально-економічний розвиток.

Інтегрований підхід допомагає зрозуміти загальні користі та передбачити переваги для всіх країн та секторів, що беруть участь. Державна політика повинна ґрунтуватися на завданнях, пов'язаних з євроінтеграцією, та передбачати всебічну підготовку української транспортної системи. Тому пріоритетами державної політики України щодо розвитку внутрішнього річкового транспорту та його інтеграції в ЄС відповідно будуть наступні основні складові:

1. Інфраструктура;
2. Екологічність;
3. Цифровізація;
4. Мультиmodalність ;
5. Кваліфікація кадрів.

Україна має значний потенціал у сфері водного транспорту, але досі цей потенціал залишається невикористаним. Шлях до розвитку річкової інфраструктури полягає в прийнятті продуманого законодавства, яке враховує інтереси українських та зарубіжних учасників ринку. Це сприятиме зниженню собівартості, зокрема, сільськогосподарської продукції, яка експортується, і зробить її більш конкурентоспроможною на світовому ринку. Крім того, це допоможе розподілити навантаження, звільнивши залізницю та автомагістралі від надмірного навантаження. Як показали дослідження українській системі річкового транспорту властива допоміжна роль. Для бізнес-орієнтування необхідно розробляти політику залучення і освоєння не лише коштів ЄС, а й політику стимулювання внутрішніх приватних інвестицій [9].

У сучасному світі, розвиток економічних відносин вимагає зростання конкурентоспроможності підприємств у всіх галузях. Конкуренція, що походить від латинського слова "concurrentia", визначається як змагання або зіткнення. У економічній літературі конкуренцію розглядають як процес взаємодії та боротьби між виробниками товарів за найвигідніші умови

виробництва та збуту, з метою отримання максимального прибутку. Це є механізмом природного регулювання виробництва в умовах вільного ринку.

Відомо, що водна транспортна система України розділяється на 2 групи: морський та річковий. Морський транспорт виконує багато функцій, що допомагає забезпечити потреби в національній економіці України. Морські порти поділяються на: транспортну і виробничу структури, в залежності від їх розміщення в напрямку міжнародних транспортних коридорів. Конкуренція водного транспорту на міжнародному ринку залежить від інтенсивності функцій морських портів, технологічного та технічного оснащення, відповідності міжнародним вимогам та розвитку системного управління.

Головні особливості морської портової галузі країни:

- високий попит на експорт вантажів з чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових;
- наявність інтенсивності по обробці вантажу;
- зручне розміщення морських портів для постачання транзитних вантажопотоків;
- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Галузь з одним з найпотужніших потенціалом серед провідних країн світу:

- 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік;
- 5000 галузевих суб'єктів господарювання;
- 100 000 моряків-громадян України;
- 18 морський портів;
- 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях.

Одна з основних галузей судноплавних річок – це річковий транспорт. Загалом всі перевезення відбуваються через річку Дніпро, так як її загальна довжина приблизно 4000 км, також через річки Дунай, Південний Буг, Дністер. Вихід до Балтійського моря ми можемо здійснити через зв'язок каналів Дніпром-Бузьким, Польщею та з басейном Вісли.

Отже, 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи; 16 річкових портів та терміналів; 60 млн. тонн пропускнуої здатності на рік. Всі переваги даної галузі досить чітко вказані в офіційних документах міністерств України, але варто визначити реальний стан галузі, а саме проблеми та перспективи, які її супроводжують.

Серед сучасних економічних умов, можна виділити такі: інтенсивність та конкуренція водного транспорту немає можливості без особливої структури. На даному етапі, саме важиве питання – це процес поліпшення водного транспорту, бо це треба вирішувати насамперед. Наразі водний транспорт характеризується не самими кращими показниками – це недостатність сучасних суден та терміналів, старі флоти, повільний розвиток техніки та інформаційного забезпечення. До недоліків функцій конкуренції транспорту відносяться:

- відсталий розвиток транспортних технологій в галузі інтермодальних перевезень;
- низький рівень контейнеризації;
- погане планування маршрутів вантажними потоками;
- неповноцінне використання географічного розміщення та транзитних запасів;
- недостатня законодавча база та невідповідність закону про «Внутрішній транспорт України»;
- неналежність та незавершеність на практиці відповідних процедур оформлення суден, вантажів і транспортних засобів у портах та терміналах, неінтенсивна система тарифів;

- незавершеність законодавства, що регулює заохочення грошей для розвитку портової галузі;
- неповне залучення і поганий стан техніки на внутрішніх водних шляхах.

Проаналізувавши це питання, можна сказати, що устарівші головні фонди не відповідають технічному та технологічному ступеню наявних транспортів до сучасних норм. Статистика показує, що наприкладі зносу річкового флоту України перевищує 80%. Немає суден, які досягли 5 років від року випуску, не враховуючи суховантані (1,2%) від загальної кількості. Велику частину займають судна з 10 до 20 років, тобто суховантажі (31,6%), наливні (15,4%), пасажирські та вантажні (7,6%). Найбільшу частину становлять судна, що переходять рік випуску 20 років, приблизно 93%, тобто показує наскільки це критично і як ці судна потребують удосконалення.

Тобто через такий стан технічно не можливо використовувати судна навіть на 70%. Недостатньо інвестицій для того, щоб оновити водний транспорт, через що транспорт стоїть на одному місці. Показники вказують на те, що 58% фірм втрачають свій дохід чере те, що немає можливості витратити кошти на покращення суден. Придбання нових суден вимагає значних вкладень, тому технологічний процес оновлення флоту триває довше ніж в інших секторах транспорту. Так у 2015 році, до України було залучено інвестицій для транспортної галузі на суму 41495,7 тис. у.о., цей показник є недостатнім для вирішення проблеми амортизації та переобладнання підприємств [10].

Таблиця 2.1

Аналіз вантажних та пасажирських перевезень за 2022-2023р.

		2022	2023
--	--	------	------

Обсяг перевезених вантажів	млн.т	317,5	149,7
	у % до відповідного періоду 2021 р.	51,1	88,0
Вантажообіг	млн.ткм	166731,3	79181,8
	у % до відповідного періоду 2021 р.	57,6	85,7
Кількість перевезених пасажирів	млн.пас.	1600,6	946,4
	у % до відповідного періоду 2021 р.	60,3	128,3
Пасажирообіг	млн.пас.км	31142,8	17697,3
	у % до відповідного періоду 2021 р.	49,6	115,5

Джерело: складено за [7].

2.2. Аналіз стану та динаміки показників вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС

Стосовно своєї транспортної політики Європейський Союз (ЄС) має чотири ключові цілі. Він прагне забезпечити безперешкодне, ефективне, безпечне та вільне переміщення людей і товарів. Це забезпечується шляхом створення інтегрованих мереж, що охоплюють усі види транспорту. Одним із прикладів є політика транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Вона ґрунтується на Регламенті (ЄС) № 1315/2013 і стосується впровадження та розвитку загальноєвропейської мережі залізничних ліній, доріг, внутрішніх водних шляхів, морських судноплавних шляхів, портів, аеропортів і залізничних терміналів.

На сьогодні транспорт у ЄС регулюється розділом V Договору про функціонування ЄС. Тим часом майбутня політика переважно ґрунтуватиметься на Білій книзі 2011 року, що складається з 40 ініціатив, спрямованих на впровадження сталих та інноваційних транспортних засобів,

які б відповідали ключовим енергетичним і кліматичним цілям ЄС. До цих цілей належать забезпечення економічного зростання, зменшення залежності від імпорту нафти, створення робочих місць і скорочення викидів транспортного сектору на 60 відсотків до 2050 року порівняно з рівнями 1990 року.

Багато з цих цілей ЄС відображені в розділі Угоди про асоціацію щодо транспорту. Є три ключові аспекти Угоди, які слід виділити. По-перше, очікується, що ЄС і Україна співпрацюватимуть у галузі організації сталих транспортних систем. По-друге, сторони намагатимуться посилити основні транспортні зв'язки між своїми територіями. І нарешті, від ЄС очікується підтримка України у просуванні ефективних, безпечних, надійних і багатомодальних транспортних перевезень [11].

Водний транспорт вирізняється своєю доступністю та вищим рівнем екологічної безпеки порівняно із іншими засобами пересування. Ці переваги роблять його надзвичайно конкурентоспроможним на транспортному ринку, особливо у сфері внутрішньої та міжнародної торгівлі. Україна, в свою чергу, володіє великою системою річок та має доступ до Чорного та Азовського морів. Загальна протяжність внутрішніх водних маршрутів на двох найбільших європейських річках, Дунаї та Дніпру, становить 2,2 тисячі кілометрів (Кальченко О. та Белорус А., 2021). Таким чином, водний транспорт – є досить перспективним напрямком для подальшого розвитку транспортної галузі, з урахуванням подальших інтеграційних процесів до транспортної системи ЄС.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, яка охоплює Розділ V, Главу 7, Статтю 367, визначає рамки співпраці обох сторін у сфері транспорту, зокрема, у контексті річкового транспорту. У Додатку XXXII до угоди фігурують шість директив, що вимагають обов'язкової імплементації (Interfax-Ukraine, 2020). Гармонізація законодавства відкриває можливості для України вступити до інвестиційних проєктів

Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), що в свою чергу сприятиме зростанню обсягів вантажо- та пасажироперевезень між Україною та ЄС. Це також дозволить країні ефективно використовувати свій транзитний потенціал. Поновлення інфраструктури збільшить можливості для глибокої співпраці з Європейським Союзом і сприятиме збільшенню обсягів експорту товарів, зокрема, через річковий транспорт, враховуючи, що Україну та ЄС об'єднує ріка Дунай.

За останні роки взаємодія між Україною та Європейським Союзом зазнала значного розширення, особливо починаючи з 2013 року. ЄС набув статусу основного торговельного партнера для України, а питома вага Євросоюзу в зовнішньому торговельному обороті країни зросла із 32,1% на 39,2%. Станом на 2022 рік ця частка перевищила 52%, що означає збільшення українського експорту на європейські ринки порівняно з 2021 роком.

Цей ріст можна пояснити тим, що в умовах сучасної повномасштабної війни та супутньої морської блокади західний кордон країни перетворився на єдиний транспортний маршрут. Відкривши «зерновий коридор», Україна поступово збільшувала обсяги вантажоперевезень з українських портів до різних куточків світу, зокрема, до країн Європейського Союзу.

Стратегічна розбудова інфраструктури в Україні, зокрема у транспортному секторі, має досить важливе значення для відновлення економічного потенціалу та активного продовження шляху до вступу в Європейський Союз. Співпраця між Києвом і Брюсселем в межах Угоди про асоціацію визначає новий вектор розвитку української інфраструктури, що супроводжується поступовою реструктуризацією та формуванням ефективної транспортної системи. Ця перетворена інфраструктура поєднується з іншими галузями, такими як торгівля, безпека, цифровізація.

Однак, згідно з онлайн-системою моніторингу «Пульс Угоди», транспортна сфера лишалася однією з найбільш проблемних напрямків з

2014 року. Рівень виконання завдань у цьому секторі станом на кінець жовтня 2023 року склав лише 55%, що в свою чергу відображає потребу в подальших інтенсивних заходах для досягнення повноцінного розвитку транспортної інфраструктури в країні (Пульс Угоди, 2023).

Причини для цього є «точкові» законодавчі перетворення, повільні та неефективні інституційні реформи та обмежений рівень інновацій. Відсутність високоякісних транспортних послуг стала перешкодою для ефективного розвитку цього сектору та його покрокової інтеграції в європейську транспортну систему. Одночасно, внаслідок масштабних воєнних дій росії проти України, окупації окремих регіонів країни та руйнування інфраструктурних об'єктів, спостерігається ускладнення діяльності транспортної системи. Обсяги перевезень, як пасажирів, так і вантажів, скоротилися.

На сьогоднішній день зруйновано або пошкоджено понад 25 000 км автодоріг, 326 мостів, 6 500 км залізничних колій, 16 аеропортів та аеродромних комплексів, і понад 1 000 одиниць рухомого складу міського громадського транспорту (Урядовий портал, 2022). Крім того, тривалий час були заблоковані практично всі морські порти України, які відігравали ключову роль у експорті значної частки українського продовольства до початку повномасштабної агресії. У 2020 році в Україні діяло 16 річкових портів та терміналів, з загальною пропускнуою здатністю 60 млн тонн щорічно, адже за планами розвитку, до 2030 року планувалося збільшити цю величину до 80 млн тонн на рік (Мінінфраструктури, 2022). Зауважимо, що три з цих портів, які знаходяться вздовж річки Дунай, мають статус морських: Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (ЦТС, 2017). У 2020 році у водному транспорті працювало 3,8 тисячі осіб (Державна служба статистики, 2023).

Протягом 2021 року Україна успішно експортувала послуги річкового транспорту в обсязі 36,1 млн доларів США, фіксуючи зростання на 40,2% порівняно з попереднім роком (Державна служби статистики, 2023). Щодо

обсягів імпорту за 2021 рік: їх не розголошують з міркувань конфіденційності. Однак, за попередніми даними на 2019 рік, обсяг імпорту становив 5,3 млн доларів США (Державна служба статистики, 2023). Упродовж 2021 року річковий транспорт успішно перевіз 3,48 млн тонн вантажів, що позначає значний ріст на 27,6% порівняно з попереднім роком. З цієї суми 2,41 млн тонн були переміщені внутрішнім сполученням, тоді як решта – 1,07 млн тонн – були перевезенні міжнародними маршрутами.

Варто відзначити, що внутрішнім водним транспортом у 2021 році було доставлено лише 0,8% від загальної кількості вантажів. Також, в цьому ж періоді річковий транспорт перевіз 0,5 млн пасажирів, що на 50,9% більше порівняно з 2020 роком. Зазначене число становить лише 0,02% від загальної кількості пасажирських перевезень всіма видами транспорту у 2021 році (Державна служби статистики, 2023). За період 10 місяців 2021 року вантажні перевезення по річці Дніпро досягли обсягу 11,6 млн тонн, що відзначає значне зростання на 35% у порівнянні з аналогічним періодом 2020 року.

Але на фоні окупації російськими військовими частинами Херсонської та Запорізької областей, а також захоплення Каховського судноплавного шлюзу з 24 лютого 2022 року, перевезення Дніпром було призупинено. Ці події стали вагомим викликом для розвитку річкового транспорту, потребуючи неабияких зусиль для відновлення нормального функціонування цієї важливої транспортної артерії. Відповідно до нових умов, у 2022 році судноплавні компанії вирішили змінити стратегію, зсуваючи акцент від Дніпра та Південного Бугу на річку Дунай. Зокрема, весною «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) розширило свій парк, додавши 23 додаткові баржі для ефективніших перевезень зерна та інших вантажів до портів Нижнього Дунаю (за даними УкрІнформ, 2022). В березні 2022 року УДП запровадив в дію нову ініціативу – контейнерні перевезення Дунаєм. За даними станом на вересень 2022 року, вже було здійснено 3,3 тисячі

перевезень контейнерів, що обслуговувало 12 суден. Це вказує на розширення спектру перевезень УДП, охоплюючи експорт металів, шроту та соняшникової олії, а також імпорту електроніки, труб і багато іншого (УкрІнформ, 2022).

Таблиця 2.2.

Показники вантажних перевезень водним транспортом між Україною та ЄС, млрд. дол. США

Рік	Товарообіг	Експорт	Імпорт	Сальдо
2017	7,6	7	0,6	6,4
2018	8,61	7,84	0,77	7,07
2019	9,48	8,45	1,03	7,42
2020	7,87	7,05	0,82	6,24
2021	12,07	10,84	1,23	9,61
2022	8,09	7,03	1,06	5,97

Джерело: складено за: (Державна митна служба України, 2017-2023)

¹ – показники вказані станом на кінець липня 2023 року.

Дані митної служби України свідчать про те, що протягом 2017-2021 років спостерігалася тенденція до зростання обсягів товарообігу, експорту та імпорту між Україною та ЄС (винятком став 2020 рік, що характеризується пандемією COVID-19). Найбільше зростання відбулося у 2021 році порівняно з 2020 роком. У 2022 році відбулося різке падіння всіх показників у зв'язку з повномасштабною збройною агресією росії проти України. Зокрема, товарообіг скоротився майже на 33% порівняно з 2021 роком.

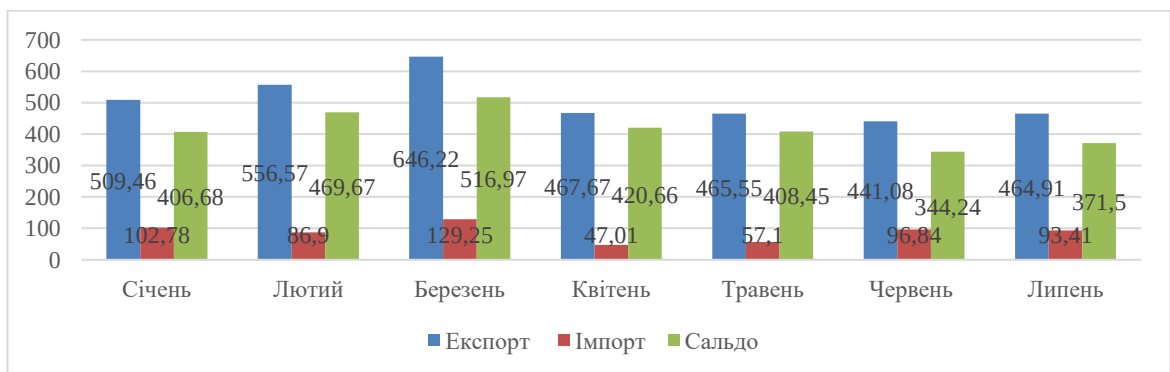


Рис. 2.1. Показники вантажних перевезень водним транспортом між Україною та ЄС, січень-лютий 2023 р., млн. дол. США

Джерело: складено за: (Державна митна служба України, 2017-2023)

Станом на липень 2023 року обсяги товарообігу, експорту та імпорту залишаються низькими через військові дії. Порівняно з аналогічним періодом 2021 року відбулося падіння всіх показників більш ніж у 2 рази.

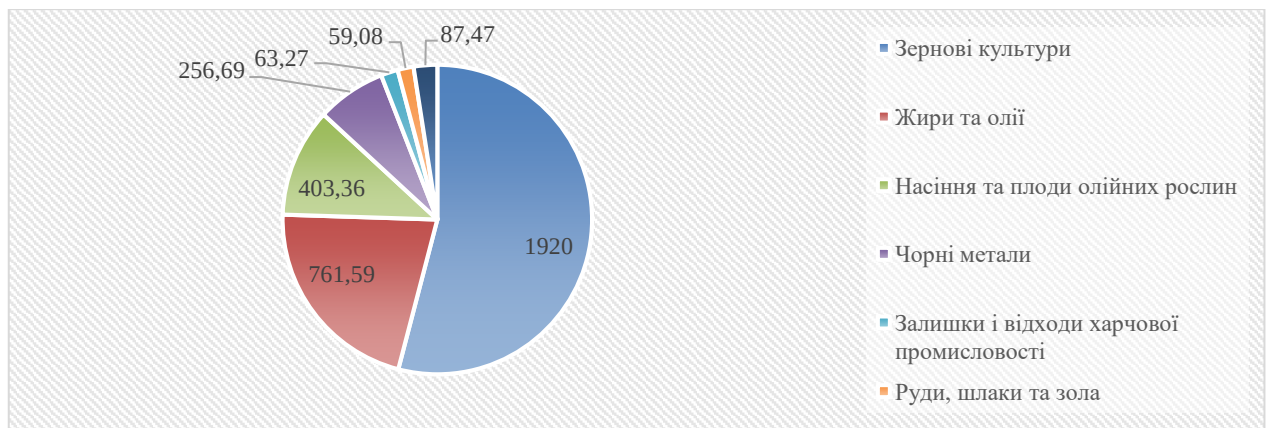


Рис. 2.2. Структура експорту вантажних перевезень водним транспортом між Україною та ЄС, січень-лютий 2023 р., млн. дол. США

Джерело: складено за: (Державна митна служба України, 2017-2023)

Отже, в 2023 році станом на період січень-липень структура експорту вантажних перевезень водним транспортом України до ЄС лишається традиційно сировинною і зерновою. Це свідчить про недостатній рівень розвитку виробництва готової продукції з високою доданою вартістю.

Найбільшу частку в структурі експорту займають зернові культури - близько 42% від загального обсягу. Друге місце посідають жири та олії (16,7%), третє - насіння і плоди олійних рослин (8,8%). Помітне місце займають чорні метали (5,6%). Це свідчить, що, незважаючи на бойові дії на сході країни, металургійна промисловість України продовжує працювати.

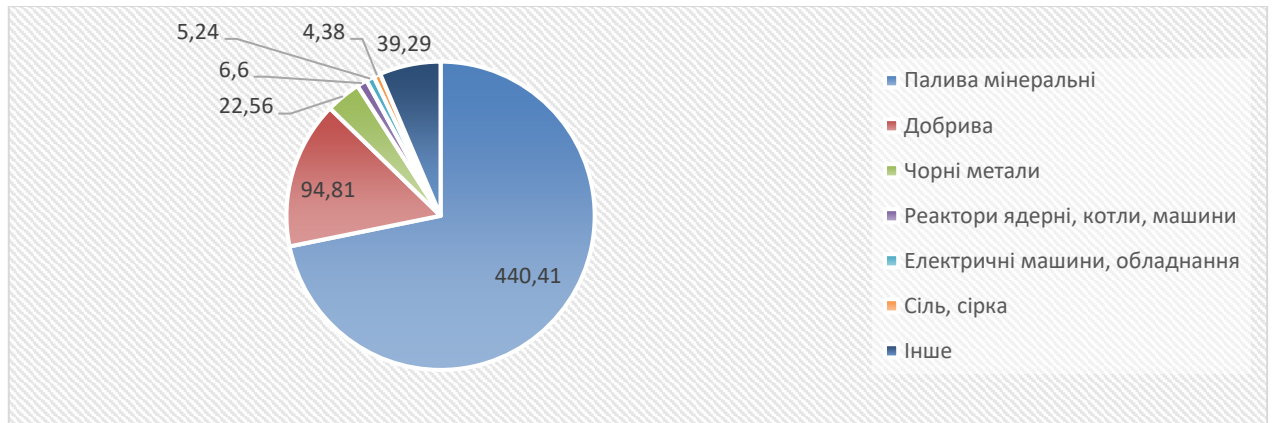


Рис. 2.3. Структура імпорту вантажних перевезень водним транспортом між Україною та ЄС, січень-лютий 2023 р., млн. дол. США

Джерело: складено за: (Державна митна служба України, 2017-2023)

Отже, аналіз імпорту свідчить про залежність України від поставок палива, сировини та обладнання з-за кордону. Найбільшу частку в імпорті займають мінеральні палива – 440,41 млн. дол. США, що становить приблизно 58% від загального обсягу імпорту за цей період. Другу за обсягом групу становлять добрива – 94,81 млн. дол. США (12% імпорту). Також значну частку займають чорні метали – 22,56 млн. дол. США (3%) .

2.3. Аналіз чинників впливу на показники вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС

Водний транспорт грає важливу роль у транспортуванні вантажів та пасажирів, так як це здійснюється через 3 головні судноплавні річки, дві з яких числяться як найбільші річки Європи та більше 10 терміналів та портів. Дніпро одна основних водних маршрутів, так як довжина річок становить більше 2000 км. Тільки басейн Дніпра займає більше 60% водного простору країни. Найгоовніші чинники підвищення попиту на транспортування водним транспортом варто зауважити:

1. Нестійкість економіки в країні, чере це відбувається підвищення цін на енергію та тарифи на перевезення іншими транспортами;
2. Поганий розвиток маршрутів та підключення до систем мультимодального транспортування і річкового транспорту;
3. Це достатньо екологічні перевезення через те, що у воді мінімальна кількість викидів, порівняно з іншими транспортами;
4. Вид транспорту досить економічний, через це і створює конкуренцію іншим видам транспорту, бажання вкладати мінімальні кошти у перевезення;
5. Пониження попиту на інші види транспорту. Так, маючи 5 л умовного палива або 1 тонну умовного вантажу можна перевезти річковим транспортом на 500 км, залізницею – на 333 км, автомобільним транспортом – усього на 100 км.

Проаналізувавши більш детально водний транспорт, можна сказати, що досить перспективно розвивати водний транспорт та підвищити попит на ринку вантажних та пасажирських перевезень. Розвиток водного транспорту потребує реалізації загально-державної політики, оскільки проблеми в окремих випадках пов'язані, в тому числі, формуванням природних умов. Так, в Україні суттєво скоротилась довжина судноплавних шляхів (рис. 2.4).

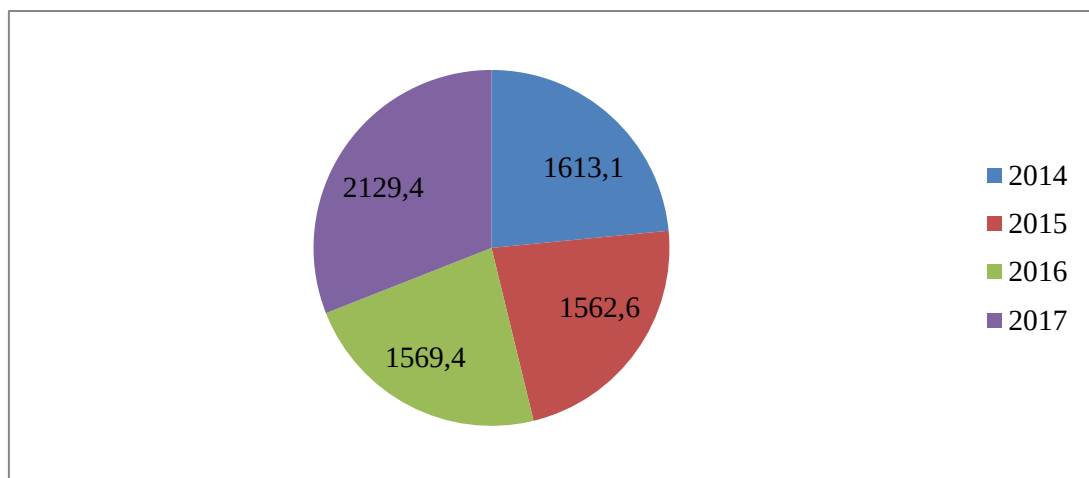


Рис. 2.4. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування України

Джерело: побудовано автором за даними Державної служби статистики України

Скорочення судноплавних шляхів з 2014 по 2016 роках відбулося через втрату Криму та частину Східної частини країни. За даними Національного інституту стратегічних досліджень [19], внутрішньо-водні шляхи України майже не відповідають нормам безпеки судноплавства через гарантовану глибину, а тільки половина маршрутів (приблизно 55%). Для поновлення торговельного судноплавства провести днопоглибленні роботи на Дніпродзержинському переказі та на площі між Миколаєвом та Вознесенськом на р. Дніпро, в тому ж числі на річці Південний Буг, бо мінімальний рівень глибини повинен сягати 2,9 м, а там всього 1,6 м. Через це технічний стан шлюзів поганий, бо кінцевий термін використання - приблизно 70 років, також впливає знижене фінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, що за останній час не перевищило навіть 50% від потреби, таким чином спровокувало загрозу техногенної катастрофи. Недоліки цієї тенденції у зв'язку зі збереженням судноплавства в країні призвело до ненайкращих наслідків, тобто великі скорочення кількості транспортування вантажів. Через це у 2016 році виробництва не змогли транспортувати більше, ніж 6% вантажів та 2,5% пасажирів від кількості перевезень порівнюючи з 1991 роком. Це говорить про те, що системна галузь зазнала кризи загальнодержавного управління та системну кризу галузі, необхідність системного загальнодержавного управління та велику конкуренцію окремих виробництв.



Рис. 2.5. Перевезення вантажів і вантажообіг

Джерело: побудовано автором за даними Державної служби статистики України

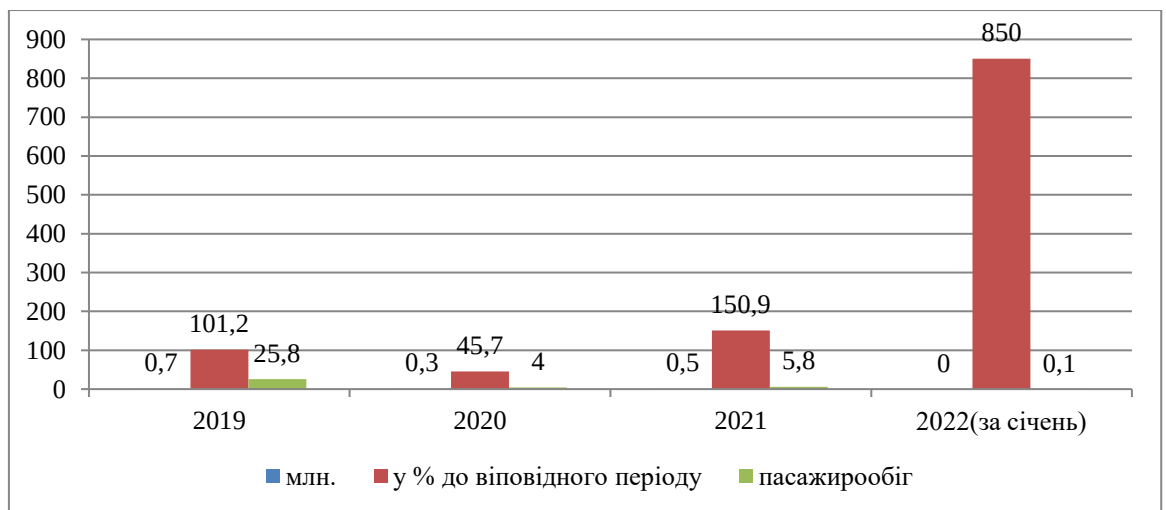


Рис. 2.6. Перевезення пасажирів і пасажирообіг

Джерело: побудовано автором за даними Державної служби статистики України

В цілому, водний транспорт країни перспективний для розвитку через присутніми природними ресурсами та через тенденції пріорітету у розвитку більш економних та екологічно-безпечних можливостей для транспортування, але це в тому випадку, якщо реалізуються великі проекти, в які будуть вкладати чималі кошти. Основними представниками галузі є АСК

«Укррічфлот» Укрферрі, Дельта Шиппінг та Українське Дунайське пароплавство (табл. 1). Загалом конкуренція в галузі поступово зростає і стосується перерозподілу вантажопотоків між судноплавними компаніями, які спеціалізуються на шиппінговій діяльності в основних зонах світового фрахтового ринку. Ще однією галузевою особливістю конкуренції на ринку є високий рівень капіталоємисткості будівництва флоту, оскільки це вимагає значних початкових інвестицій. Залишається невирішеною у галузі проблема експлуатаційних витрат, а це призводить до пошуку нових організаційно-економічних інструментів їх зниження витрат.

Таблиця 2.3

Аналіз показників діяльності операторів в галузі річкових перевезень

Компанія	Місце ашування	Чистий дохід за 2016 рік, млн грн	Розмір компанії (чисельність, ос.)	Рік заснування	Сфера діяльності
«Укррічфлот»	-Україна (Київ, Дніпро, Херсон, Запоріжжя, Миколаїв, Нікополь)	70,7	1500	1992р.	-Транспортування водним транспортом(морський або річковий); - перевезення автомобільним транспортом; - перевезення залізничним транспортом або паромом; -Портова діяльність; - ремонт суден; - агентування; - контроль за рухом та відрядження; - Пісок; - Зернотрейдинг
Укрферрі	-Україна (Одеса); -Грузія (Тбілісі, Батумі, Поті); -Турція (Хайдарпаш); -Болгарія (Варна).	420,83	300	1995р.	- Транспотування водним транспортом; - перевезення автомобільним видом транспорту; - транспортування залізницею або паромом; - морські круїзи; - судоремонт.

Дельта Шиппінг	Україна (Миколаїв)	50,07	267	2007р.	- Транспортування морським або річковим транспортом; - морські круїзи; - ремонт суден.
Українське Дунайське пароплавство	-Україна (Ізмаїл); -Австрія (Відень); - Словаччина (Братислава); - Угорщина (Будапешт); -Румунія (Бухарест); -Сербія (Белград).	589,451	3500	1944р.	- Перевезення водним транспортом; - морські круїзи; - ремонт суден.

Джерело: створено автором на основі [20, 21]

Аналіз розвитку в напрямі водного транспорту країни та головних ознак існуючих підприємств дозволяє зробити аналіз головних чинників конкуренції та перспектив для всіх людей, що користуються ринком. Основний перелік конкуренції сформован не тільки внутрішньо, але й зовнішньо. Аналізуючи внутрішні показники можемо сказати, що необхідно шукати додаткові ресурси для зменшення розходів, активізація вкладень для вирішення головних проблем порту, пошук інвесторів для входження до мультимодальних систем перевезення вантажів. Також до недоліків ми можемо віднести неінтенсивні методи менеджменту, недостатність стратегічних планів для поліпшення галузі та розумне вкладення інвестицій для забезпечення водного транспорту. Із усіх факторів, які негативно впливають на діяльність підприємств доцільно виділити, перш за все, фінансово-економічну нестабільність в державі, яка спричинена нестабільністю політичної та економічної ситуації (підвищення темпів інфляції та девальвації національної валюти).

Таблиця 2.4

SWOT-аналіз діяльності підприємств річкового транспорту

Сильні сторони	Слабкі сторони
- Географічно вигідне розташування портів та їх з'єднання з основними промисловими регіонами - інтенсивні залізничний і автомобільний вид транспорту між головними центрами - розподіл фінансування флоту за різними класами: річковий (класи «Р», «О», «О-пр»), річка-море, буксирний і службоводопоміжний - Висока інтенсивність флоту - наявність власного потужного зернового елеватору в м. Днірпо - власні річкові родовища піску загальний обсяг яких становить 249 млн. тонн; - розвиток найефективніших пісочних структур та складські площі; - Гарна репутація у галузі ремонту суден: ремонти різної складності для річкових і «річка-море» суден, буксирів і барж, яхт і прогулянкового флоту	- Великі конкуренти на ринку логістики контейнерів; - великий рівень закриття основних фондів та їх моральна застарілість; - зменена якість доріг автомобільного транспорту; - Застаріле устаткування: технічного переоснащення потребує судноремонтна інфраструктура - низька маркетингова діяльність фірми; - інтенсивність та швидкість перевезень залежить від сезону
Можливості	Загрози
- Розширення сегменту зернотрейдингу - Повне переорієнтування контейнерних перевезень з залізнично/автомобільних та річкові/морські - Розширення спеціалізації судноремонтних заводів компанії - Розширення сфери експорту в таких річкових портах, як Дніпропетровський, Запорізький, Нікопольський - Максимальне забезпечення річковим піском промислові підприємства та населення	- Високий відсоток на податки і мита; - пониження тарифів; - Зростання темпів інфляції - Скачки курсів валют, особливо долара; - Незадовільна економічна та політична ситуація в країні; - Посилення основних конкурентів в транспортній галузі.

Джерело: побудовано автором

Крім того, прийняття міжнародними організаціями конвенцій, що регулюють питання судноплавства часто призводить до великих фінансових витрат судноплавних компаній на приведення флоту у відповідність з їх вимогами. Серед макроекономічних чинників конкурентоспроможності галузі та підприємств, які б позитивно впливали на розвиток, слід вказати: стійке і відкрите середовище бізнесу з прозорою конкуренцією; розвинена інфраструктура, державна програма розвитку судноплавства, зниження

вартості портових зборів. Крім того, робота судноплавної компанії як на внутрішньому так і на міжнародному ринку базується на міжнародному морському законодавстві. Внутрішній ринок знаходиться під впливом політичних подій, внаслідок цього політичні фактори можуть вплинути на здійснення діяльності в сфері міжнародного бізнесу. Аналізуючи транспорт можна сказати, що невисока конкуренція на ринку водного транспорту, бо у цієї сфери діяльності зараз погані часи. Тобто, якщо брати до уваги особливості перевезень водним транспортом для порівняння з іншими, можемо побачити, як зростає попит саме на водний вид транспорту. За умови зростання виробництва в Україні попит на перевезення вантажів та пасажирів також буде зростати. Саме по цій причині підприємствам вигідно працювати над удосконаленням конкуренцій, через аналіз конкурентних переваг та недоліків, задля розробки конкурентних стратегій. Стратегія підприємств річкового транспорту повинна базуватись на наданні ефективних, конкурентоспроможних послуг, які відповідають міжнародним стандартам якості і безпеки, послуг в області перевезень для забезпечення потреб клієнтів і досягнення цілей акціонерів.

Перспективи діяльності компаній на поточний та наступні роки безпосередньо мають бути пов'язані з розвитком внутрішнього річкового транспорту. У зв'язку з недостатньою провізною здатністю автомобільного та залізничного транспорту, уже в найближчі кілька років різко зросте потреба в альтернативних видах перевезень, зокрема річковим транспортом. Виходячи з прогнозу розвитку окремих секторів економіки України і очікуваних товарних вантажопотоків на період до 2022 року основну вантажну базу для річкових вантажоперевезень на річці Дніпро формуватимуть наступні види вантажів: зерно, металопрокат, пісок, залізнорудна сировина та контейнерні вантажі, саме тому компаніям потрібно розвивати розвиток бізнесу в напрямі контейнерних перевезень.

Висновок 2 розділу.

Україна володіє значним потенціалом для розвитку водного транспорту завдяки розгалуженій мережі річок та виходу до Чорного і Азовських морів. Інтеграція з європейською транспортною системою в рамках Угоди про асоціацію з ЄС відкриває нові можливості для зростання обсягів вантажо- та пасажироперевезень водним транспортом.

Щоб реалізувати потенціал внутрішнього водного транспорту, потрібен комплексний підхід та координація зусиль між державним і приватним секторами, а також освітніми закладами. Замість простого оновлення інфраструктури, варто розглянути створення інтелектуальних транспортних систем на водних шляхах за прикладом європейських країн. Це дозволить підвищити пропускну спроможність та безпеку перевезень. Поряд з імплементацією норм ЄС, компаніям водного транспорту слід активніше запроваджувати цифровізацію та автоматизацію процесів. Це зміцнить їх позиції на ринку транспортних послуг. Посилення співпраці України та ЄС у регулюванні водних шляхів відкриє ширші можливості для українського бізнесу на європейському ринку транспортних послуг.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ СПІВРОБІТНИЦТВА В ГАЛУЗІ ВАНТАЖНИХ ТА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

3.1. Удосконалення нормативного регулювання вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом між Україною та ЄС в контексті реалізації положень Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС

Україна повинна відповідати стандартам у морському транспорті. Якщо говорити про сферу законодавства, то це стосується:

- 1) Безпеки на морі (загальні правила та стандарти інспекції суден та інспекційних агентств, відповідність вимог до держави прапора, контроль держави порту, імплементація кодексу, коротке обговорення обов'язків морських пасажирських перевізників щодо управління безпекою контролювати рух суден у разі надзвичайної ситуації на морі та інформувати);
- 2) Обов'язкова система перевірки безпеки, експлуатація рейсових суден ро-ро та швидкісних поромів, особливі вимоги до постійності пасажирських суден і пасажирських суден тип ро-ро, вимоги до однокорпусного маслonaповненого, безпека завантаження та розвантаження балкерів, мінімальна підготовка моряків, портове обладнання приймають судові відходи та залишки вантажу, заборона використання оловоорганічних сполук на борту суден, порядок обліку судна, організація робочого часу моряків, охорона порту).

Портові збори знизились майже на 20%. Більше 3 млрд грн. адміністрація морських та річкових портів інвестувала у розвиток водного транспорту. Кількість транспортування зросла майже на 115% і це тільки за останні 5 років. Україна пройшла аудит ІМО. Враховуючи показники аудиту створені стратегії, які допоможуть змінити показники, який протягом 4 років

повинен ще більш удосконалити водний транспорт та прибрати недоліки цієї інфраструктури. Україна приєдналась до Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах. Також погоджено план імплементації положень директив та регламентів ЄС у галузі міжнародного водного транспорту та план їх здійснення. Утворено Державну службу морського та річкового транспорту України. Проведено багато ступенів, щоб наблизити законодавство до тенічних та експлуатаційних вимог, в першу чергу задля безпеки.

Україна є стороною низки міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства, тому коли мова йде про питання розвитку та реформування морського транспорту, до уваги необхідно брати не лише євроінтеграційні, але й міжнародні зобов'язання України у цій сфері.

Так як у 2017 році було створено Державну службу морського та річкового транспорту, то одними найголовніших питань було реалізувати політику країни у галузі морського та річкового транспорту, торгового мореплавства, судноплавства внутрішніми шляхами країни, удосконалення навігаційно-гідрографічного мореплавства, також поліпшення та виконання державного контролю, враховуючи безпеку морського та річкового транспорту.

Мінінфраструктура прийняла закон «Внесення змін до Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства у внутрішньому морі, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України» 32. Представлення вимог подвійної оболонки або еквівалентних вимог розроблена конструкція однокорпусного танкера наказ Міністерства інфраструктури "Повідомлення про затвердження вимог до подвійних сертифікатів" еквівалентна конструкція корпусу або маслonaповненого моно корпусу Нафтоналивні танкери». Підготовлений проект наказу щодо посилення безпеки порту «Повідомлення про затвердження зміни наказу про організацію охорони» Мінінфраструктури морські та річкові порти».

Міністерство інфраструктури розробило проект методики розрахунку ставок портових зборів та проект порядку та умов підписання договорів компенсаційних інвестицій суб'єкта господарювання управління стратегічною портовою інфраструктурою.

Розроблено законопроект щодо розмежування господарських та державних функцій капітанів морських портів.

Також був створен метод для індивідуального фонду застарілого фінансування морської галузі, завдяки якому Морська адміністрація мала змогу сплачувати внески за членство в міжнародних організаціях та в повній мірі виконувати свої функції, передбачені міжнародними конвенціями [23].

Рекомендації щодо посилення ефективності імплементації положень щодо транспорту угоди про асоціацію:

- Полегшити процедури реєстрації у торгових портах вантажів і суден;
- Виконання вимог України щодо забезпечення законів та інституцій відповідно до міжнародних договорів країни та законодавчої системи ЄС;
- Заохочувати прості умови оформлення суден під державним прапором України, створити міжнародний реєстр суден;
- Поліпшити інтенсивність цієї сфери та надання в концесію державних стидіворних підприємств у морських портах;
- У сфері внутрішнього водного транспорту необхідна поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;
- Прийняти закон України “Про внутрішній водний транспорт”;
- Забезпечити реалізацію стратегій імплементації положень директив та директив Регламенти ЄС у сфері міжнародних морських перевезень і внутрішнього водного транспорту та відповідні плани дій;
- Змінити нормативно-правові акти України, що стосується застосування форм ДАВІД, а саме лист про пасажирів, прибуття та відбуття судна;

- Призначити відповідального за організацію роботи Міністерства в Пріоритетній групі 1А з судноплавства в ЄСДР;
- Розпочати окремий проект щодо розвитку українських міст на річці Дунай в Одеській області з повним пакетом дій з приводу вирішення ситуацій з відновлення роботи портів на Дунаї та початок робіт по мультимодальним коридорам в Південній частині Одеської області [24].

Зміст домовленостей між Україною та ЄС у розвитку морського та річкового транспорту дозволяє відмітити:

У сфері транспорту обидві сторони зобов'язуються збільшувати та зміцнювати співпрацю для сприяння ефективного, безпечного та надійного розвитку транспорту і взаємодії в межах сумісності різних типів транспортних систем, а також були докладені зусилля для збільшення основних транспортних сполучень між Україною та ЄС.

Співробітництво між Сторонами має бути націлене на сприяння поетапної реорганізація та модернізація транспортної галузі України, наближення операційних стандартів і політик до вимогивих норм політики ЄС. Реалізація вищевказаних методів повинно не обмежити права та обов'язки сторін у відповідних рамках виконання Міжнародних угод можуть ускладнювати участь сторін у світовій організованій роботі.

Обидві сторони погоджуються співпрацювати для покращення руху транспорту, а саме для пасажирів та вантажів, збільшення транспортних потоків між Україною, ЄС та найближчими країнами регіону, виправлення адміністративних, технічних, транскордонних та інших перепон, що покращують транспортні мережі та оновлення даної структури, особливо вздовж транспортних магістралей. Співпраця між Сторонами та здійснення дій, спрямованих на сприяння транзиту.

Співпраця між двома сторонами має передбачати спільний обмін інформацією діяльність на регіональному та міжнародному етапах. На регіональному рівні буде передаватися інформація щодо розрахунку

досягнутих цілей, в рамках різноманітних заходів обласного транспортного співробітництва. Існують Співпраця на міжнародному рівні здійснюватиметься в рамках міжнародних договорів Конвенції, ратифіковані договірними сторонами та в рамках різних транспортних рамок Інституції ЄС та міжнародні транспортні організації. На рівні світового співробітництва, в рамках міжнародних договорів і конвенцій, затверджене Сторонами, у взаємодії з різноманітними транспортними агенціями ЄС та світовими транспортними структурами.

Розвиток співпраці необхідний у різноманітних сферах, також у питаннях створення довгострокової національної транспортної стратегії, впровадження галузевих планів у рамках національної транспортної політики та посилення інтегрованої багатоцільової транспортної мережі, пов'язаної з Трансєвропейською транспортною мережею (TEN T), крім того, бажано покращити ідентифікацію та оцінку інфраструктурних заходів через політику. Розвиток інфраструктури для різних режимів і форм, розробка фінансових планів, які віддають пріоритет підтримці інфраструктури, збільшенню пропускної здатності та вирішенню проблем заторів, а також заохочення інвестицій приватного сектора в транспортні проекти.

Сторони працюватимуть разом над можливістю вступу до відповідного підписання договорів, в тому числі з міжнародними транспортними організаціями. Політики, які забезпечують суворе виконання та ефективність, забезпечення виконання глобальних транспортних пактів і конвенцій, включаючи наукові протоколи, технічне співробітництво та обмін інформацією для цілей розвитку, удосконалення транспортних технологій, зокрема розумного транспорту, підвищення ефективності інтелектуальних транспортних систем шляхом використання системи, інформаційні технології впливають на управлінську та операційну роботу всіх видів, покращена взаємна сумісність і співпраця під час транспортування, крім того,

використання комерційних розробок і космічних систем для полегшення переміщення товарів.

Оцінка можливих наслідків:

Для бізнесу. Україна поступово співпрацює з ЄС у транспортній сфері, наближення транспортних стандартів призведе до усунення небагатьох існуючих перепон для транскордонного переміщення товарів і пасажирів, що можуть суттєво стимулювати транспортні компанії до збільшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень при зниженні витрат споживачів на транспортні послуги. Через спільні проекти з ЄС державний сектор може залучити більше інвестицій для модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, а також отримати доступ до нових технологій, таких як інтелектуальні транспортні системи та інноваційні види палива.

Додатково для уряду чи приватного сектору. Звертаючи увагу на стратегічне значення України як трансєвропейського транспортного коридору та ширшу співпрацю з ЄС - це сприятиме виробленню сталої, адекватної та передбачуваної державної політики щодо транспортної галузі, гарантування кращого погодження між країнами у зв'язку з розвитком національної транспортної системи, пошуків наукового та технічного співробітництва, обмін інформацією та технологіями у галузі транспорту, усунення адміністративних, технічних та транскордонних перепон для транспортування вантажу та пасажирів та спробувати вирішити процедурні питання з полегшенням, щодо правил перетину кордону України з країнами-членами ЄС [22].

Незважаючи на російське втручання, Україна все ще активна. Країна імплементує Угоду про асоціацію, досягнувши значного прогресу в цифровій трансформації, митній справі, технічних питань, державних закупівлях, корпоративному управлінні, сталому розвитку тощо. Незважаючи на те, що деякі зобов'язання за Угодою виконуються повільно через війну, вона

залишається відданою на продовження реформ, передбачених цим договором.

У серпні 2022 року віце-прем'єр-міністр з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України О. Стефанішина зробила заяву. " виконала свої зобов'язання за Угодою про асоціацію майже на 70 відсотків. У звіті уряду йдеться про загальне зростання виконання цього документу з 54% до 63% до 2021 року. Виконання угоди за окремими напрямками є умовним показником, обумовленим внутрішніми та зовнішніми факторами, обсягом і термінами завдань, їх конкретизацією та масштаб запланованих реформ.

Але, говорячи про особливості і специфіку виконання Угоди, слід враховувати також її певні недоліки і проблемні моменти.

Проблемні моменти угоди про асоціацію:

- Ця угода має філософський характер і не викладає «певної» європейської точки зору для Києва. Східна політика Брюсселя не передбачала обговорення вступу України до ЄС у їхніх сусідах.
- Текст Угоди, ратифікований у 2011 році, не містить суттєвих змін. Україна, Європейський Союз та світова спільнота. ЄС оновив законодавчу та нормативно-правову базу, створив єдиний цифровий ринок, запровадив Європейський зелений курс і надав Україні можливість вступу до ЄС. Російська агресія глибоко вплинула на ситуацію в Європі. Угода про асоціацію окреслює питання безпеки як «передвоєнні». На відміну від інших розділів документа, друга частина надто лаконічна та декларативна, складається лише з широких рамкових положень без конкретних планів чи показників ефективності. Тим не менш, виконання Угоди є юридично обов'язковим.

Досягнення значної значущості. Набір реальних реформ, яких вимагає Україна, як зазначено в цьому документі. Проте 35 розділів переговорного процесу щодо вступу до ЄС цілком узгоджуються з тематичними напрямками цієї Угоди. Його реалізація закладає основу для майбутніх

переговорів щодо членства в ЄС. «Оцінюючи поточний стан та умови виконання Угоди, необхідно враховувати наступні важливі обставини. Нинішні відносини Києва та Брюсселя демонструють зміну довгострокових цілей асоціації України з ЄС, викладених у статті 1 цієї Угоди. . 35 Безпосереднім пріоритетом є зміцнення стратегічного альянсу у сфері безпеки з акцентом на спільний опір Росії. Жорстокі дії в Європі». Кандидатство України, безпрецедентний політичний діалог, координація зовнішньої політики між партіями, налагодження союзницьких відносин під час зовнішніх викликів і загроз призвели до нової якості політичного об'єднання. Це відбувається одночасно з самим процесом.

По-друге, враховуючи військовий стан в країні та окупацію частин територій, ми можемо побачити, що зміни, які передбачені Угодою, мають виконуватися враховуючи недоліки та потреб на час війни. Також потрібно змінити деякі пріоритетні та сезонні параметри для подальшої імплементації договору, звертаючи увагу на «безпечну актуальність» та показники ситуації на російсько-українському фронті (виділяючи реалізацію різноманітних напрямків – космічні показники, теризм, рибальство – мають проходити після закінчення бойових дій, коли це буде безпечно).

По-третє, як зазначалося у попередньому розділі, одним з головніших здобутків на шляху виконання Угоди стала лібералізація режиму експорту української продукції до європейських ринків. В той час, як швидке підвищення ваги ЄС як економічного партнера України пришвидшило виконання можливостей, закладених в Угоду, і просування нових додаткових ініціатив. Але при цьому частина питань, які не були розв'язані до лютого 2022р., залишаються актуальними й досі.

Виділити можна те, що найосновнішим і більш докладним в Угоді викладений торговий та економічний напрями (у т.ч. зона вільної торгівлі), тому було б помилкою, не відокремити деякі методи і питання у цій галузі.

Україна та ЄС послідовно виконували Угоду в частині взаємного зниження ввізних мит відповідно до графіка, який почав діяти з січня 2016р. Російська агресія та зумовлене нею обмеження доступу України до зовнішніх ринків спричинили прискорення відкриття ринку ЄС для українських товаровиробників.

ЄС скасував на один рік усі ввізні мита, які ще залишалися в рамках Угоди, а також тарифні квоти та захисні мита³⁷. Оскільки максимальна тривалість перехідних періодів для скасування ввізних мит ЄС складає сім років, то мита на товари, на які не поширюються тарифні квоти, мали й так стати «нульовими» з 2023р.³⁸ Для цих товарів, зокрема добрив, виробів з алюмінію та автомобілів, ринок ЄС повністю відкрився раніше передбаченого і відновлення мит не відбудеться. Але для товарів, стосовно яких у рамках Угоди діють тарифні квоти або захисні мита, це рішення ЄС є наразі тимчасовим. Воно полегшує поточну торгівлю, але не створює стимули для довгострокового інвестування, хіба що у бізнеса є очікування, що це рішення буде продовжуватись до моменту набуття Україною членства в ЄС.

Нерозв'язаним залишається питання запровадженої Україною у 2015р. Заборони експорту лісу-кругляка, щодо якої Київ і Брюссель мали перше арбітражне розслідування³⁹. У грудні 2020р. було опубліковано рішення арбітражу, згідно з яким Україна має скасувати мораторій та запровадити нове регулювання ринку, яке б не викривлювало торгівлю. Однак мораторій діє й досі, а законопроект щодо регулювання ринку деревини «застряг» у Верховній Раді [25].

3.2. Модернізація інфраструктури вантажних та пасажирських перевезень водним транспортом України в контексті повоєнного відновлення як чинник активізації торгівлі транспортними послугами з ЄС

Річкові та морські порти України мають надзвичайно важливе значення для торгівлі країни, особливо сільськогосподарськими товарами (Рис.3). Починаючи з лютого 2014 року цей сектор інфраструктури страждає через російську агресію. Окупація Криму та подальше закриття портів півострова для легальних міжнародних перевезень вплинули на економіку та торговельну логістику України. Контроль над Керченською протокою дозволяє Росії створювати проблеми для портів Азовського моря (Бердянського та Маріупольського), зриваючи торгову логістику, свавільно створюючи затримки на протоці.

Управління українськими морськими портами здійснюється державним підприємством – Адміністрацією морських портів України. До початку повномасштабного вторгнення українська портова галузь рухалася до заснування державно-приватних партнерств у ключових портах країни. Як і з дорогами, ДПП в портовій галузі розглядалося як інструмент для фінансування покращення інфраструктури. Багато річкових портів країни були приватизовані.

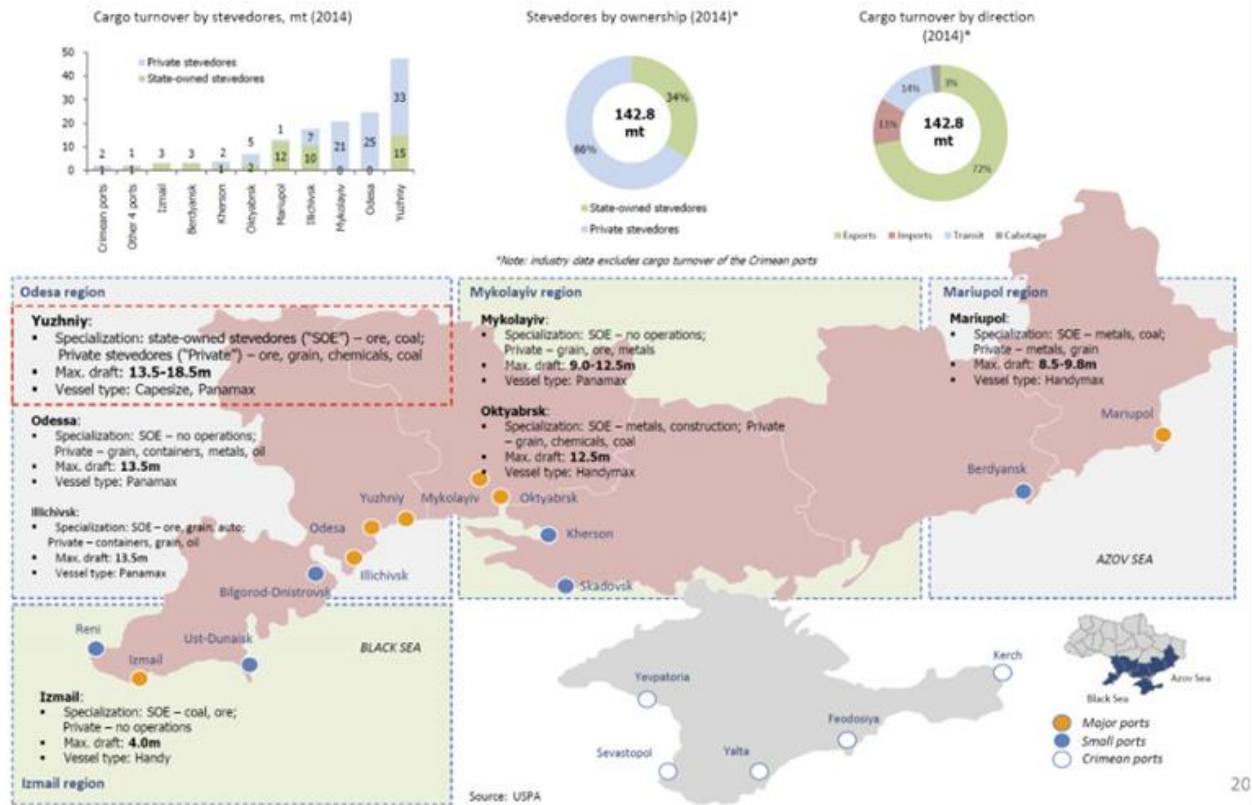


Рис. 3.1. Порти України

Джерело: Міністерство інфраструктури України

Портова інфраструктура України порівняно з іншими галузями, про які йдеться цьому розділі, зазнала більше пошкоджень. Порт Маріуполя розділив долю міста; деякі порти Чорного моря зазнали ракетних ударів, у результаті яких їхні споруди були зруйновані або серйозно пошкоджені. Протягом перших кількох місяців після початку повномасштабного вторгнення військово-морські сили Росії підвищували небезпеку для цивільних морських перевезень у Чорному морі, встановлюючи морські міни – деякі з них досі можуть дрейфувати в морі. Також зареєстровано декілька випадків атаки російських воєнно-морських сил на торговельні судна. На сьогоднішній день робота деяких портів Чорного моря, що знаходяться на підконтрольній Україні території, продовжується завдяки угоді про сприяння експорту зерна за участю посередників – Туреччини та ООН, а також завдяки

нешодавно отриманим Україною протикорабельним ракетами, які тримають російський флот за сотні кілометрів від берегів України.

Зусилля, спрямовані на післявоєнну реконструкцію об'єктів портової інфраструктури, будуть включати, крім відновлення матеріально-технічної бази й інституційних реформ, боротьбу з російськими атаками. Ми вважаємо, що це посильне завдання для портів Чорного моря. Однак, порти Азовського моря, ймовірно, продовжать стикатися з проблемами в роботі, пов'язаними з контролем Росією Керченської протоки (або ж територіальним сусідством із нею). Навіть після того, як російські сили будуть виведені з Криму, вони все ще матимуть змогу заважати морським перевезенням. Географія Керченської протоки схожа на географію Ормузької протоки в Перській затоці, де Іран час від часу створює проблеми для судноплавства. Водночас присутність військових кораблів НАТО в Чорному морі, разом з військовим потенціалом України, вірогідно, буде слугувати сильним стримуючим фактором проти ворожих воєнних дій росіян (аналогічно тому, як присутність П'ятого Флоту Військово-морських сил США в Перській затоці забезпечує безпеку і охорону навігації у тій частині світу).

Інституційні реформи портової інфраструктури мають бути спрямовані на підвищення ефективності. Дослідження чітко демонструють, що більш ефективні портові операції збільшують торговельні потоки, і при цьому зменшують витрати на морські перевезення. Проте сама по собі приватизація портової інфраструктури не обов'язково веде до покращення ефективності. Ми, ймовірно, побачимо продовження зусиль із залучення приватного капіталу в українські порти. ДПП слугуватиме важливим інструментом залучення коштів для реконструкції та відновлення портової інфраструктури. Ще одним важливим інституційним питанням, яке потрібно враховувати, є розділення інфраструктури та операційної діяльності портів. Європейський підхід передбачає розподіл на протипагу інтегрованої моделі, прийнятій у Північній Америці (Rodrigue and Notteboom, 2010). Тому ми очікуємо, що

після війни для українських портів буде обрана модель розподілу. З точки зору Теорії галузевих ринків, найбільшою проблемою вертикально інтегрованої моделі є загроза закриття ринку для конкурентів – вертикально інтегровані порти ставлять у гірші умови компанії, які конкурують за надання послуг, при цьому розподіл може призвести до неефективності, якщо в портовій галузі є економія від диверсифікації, аналогічна тій, яка існує для залізниць.

Проведемо аналогію з іншими транспортними галузями: розділення інфраструктури і діяльності є загальним підходом до управління аеропортами – фактично, лише дуже малі аеропорти надають авіакомпаніям послуги з наземного обслуговування, тоді як кваліфікаційні вимоги до аеронавігаційного обслуговування гарантують, що аеропорти не можуть самотійно надавати послуги аеродромного диспетчерського обслуговування і диспетчерського обслуговування в зоні підходу на посадку. Можливість вертикальної інтеграції інфраструктури аеропортів і послуг розглядається тільки в деяких теоретичних дослідженнях. Ми вважаємо, що порти у цьому відношенні схожі на аеропорти. В плані економічного регулювання портова галузь відрізняється від залізничної, оскільки порти конкурують як один з одним, так і з іншими видами транспорту. Про конкуренцію між портами йдеться, зокрема, в публікаціях Організації економічного співробітництва та розвитку. У цьому випадку економічне регулювання було б виправданим тільки за умови, що порти не лише займуть панівну позицію на ринку, а й будуть визнані такими, що зловживають нею. Ми пропонуємо провести аналіз ринкового становища портів до ухвалення будь-яких рішень з цього питання. Крім того, залучення приватного капіталу, найімовірніше, дасть поштовх для підвищення рівня незалежності під час ухвалення управлінських рішень у портовій галузі (на сьогоднішній день всіма морськими портами керує одна державна компанія), при цьому конкуренція між морським та залізничним транспортом може посилитися, особливо коли

ширина залізничної колії в Україні буде змінена на стандартну, яка використовується в Європі [22].

Морські порти України мають велике значення зовнішньо-економічних послугах, важливою частиною експорту є гірничо-металургійний комплекс України, а імпорту – це вугілля, залізнична сировина та контейнерні вантажі. Вказівні засади розроблення та виконання стратегічного та операційного планів розвитку морських портів (МП) встановлено статтею 7 Закону України «Про порти України». Стратегія розвитку МП – це ієрархічний документ, що містить цілі, пов'язані з різними часовими періодами: довгостроковими (10-25 років), середньостроковими (10-10 років) і короткостроковими (до 5 років). Стратегія розроблена Міністерством інфраструктури України (МІУ) та затверджена Кабінетом Міністрів України. Інформаційною базою для його розробки є план розвитку МП і морських терміналів, прогнози вантажопотоків, обсягів інвестицій, тарифів, формування та використання фінансових ресурсів. Стратегії розвитку водного транспорту необхідно узгоджувати з регіональними програмами розвитку, системний опис яких міститься в Національній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки. На території України виділяють наступні регіони. Азово-Чорноморський макрорегіон - це 30-кілометрова територія, прилегла до узбережжя України або узбережжя морських заток і лиманських напрямків. "Реалізація морського потенціалу для розвитку приморських регіонів та "Реалізація морського потенціалу для екологічного відновлення Азовського та Чорного морів". "Море" передбачає покращення транспортної логістики приморських регіонів та з'єднання населених пунктів з курортними цінностями. Покращення транспортної логістики приморських регіонів та з'єднання населених пунктів курортного значення між собою та з обласними центрами (Одеса, Чорноморськ). Цей план буде реалізовано після зняття окупації з півдня України та Автономної Республіки Крим. Також за напрямом "Розвиток української території Придунав'я та транскордонне

співробітництво" буде актуальним після скасування окупації півдня України та Автономної Республіки Крим. У розділі "та транскордонне співробітництво" особлива увага приділяється транспортному секторі та сполученні з придунайськими країнами річковим транспортом. Спільною рисою Державних планів регіонального розвитку на 2021 – 2027 роки та Державної цільової програми щодо відновлення та робудови світу в східних регіонах країни є визначення порядку цільового спрямування державних капітальних вкладень у розвиток транспортної інфраструктури на територіях, що постраждали внаслідок збройної агресії РФ проти України. Перспективним управлінням морських портів займається ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) безпосередньо і через філії, що існують в кожному морському порту у формі його адміністрації. Наказом МІУ № 445 від 10.08.2020 за погодженням з Наглядовою радою затверджено Стратегічний план розвитку ДП «АМПУ» на 2021–2025 роки. Його пріоритети наступні: модернізація головних засобів, консолідація та оптимізація бізнес-процесів ДП, збільшення фінансових показників та покращення міжнародної конкуренції. Комерціалізація портової діяльності для поліпшення якості портової структури та портових послуг. Велике значення надавалося підвищенню якості портової інфраструктури та портових послуг. Удосконалення корпоративного управління та усунення несуттєвих функцій. Посилення державного управління ДП «АМПУ», робота правління ДП в частині зміцнення комерційних та громадських зв'язків з портовим співтовариством та місцевою владою. Створення нових робочих місць у ДП. Кожне ДП має власний план розвитку, затверджений державним підприємством. «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року» затверджена державним підприємством». Агенство морських портів України (АМПУ) та погоджена з МВС, була прийнята у 2013 році та опублікована розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 року (№1634-р). У 2021 році на проекті Стратегії розвитку внутрішнього

водного транспорту України на період до 2031 року було схвалено десятирічні (до 2031 року) Концептуальні засади розвитку ВВТ. Результати систематизації та критичної оцінки перспективних цілей, викладених у цих програмних документах, наведено у таблиці 3.1. Перша стратегічна ціль. Конкурентоспроможність АМПУ є нижчою, ніж у приватних портових операторів. Конкурентоспроможність СМБ є нижчою порівняно з приватними портовими операторами. Конкурентоспроможність ДП "АМПУ" є нижчою, ніж у приватних портових операторів, через високе навантаження на ДП "АМПУ" та складність операційних процесів, які потребують вирішення на національному рівні. Операційні процеси, які потребують вирішення на національному рівні, наприклад, проведення публічних тендерів. Приватні інвестиції у розвиток ДП стримуються складністю операційного процесу, зокрема, через інвестиції приватного сектору в розвиток МП стримуються недостатньо ефективними системами, такими як управління державним майном, узгодження процедур виділення земельних ділянок з місцевими органами влади та тривалістю процесу прийняття рішень. У розвинених країнах світу взаємодія між державою та приватним сектором у Туреччині це провідна світова практика модернізації існуючих та створення нових перевалочних потужностей. Це взаємодія між державою та приватним економічним сектором у модернізації існуючих та створенні нових перевалочних потужностей, заснована на принципі "портових власників" (походить від англійського estate - маєток, землевласник). В її основі лежить "власність, землевласник"). У цій моделі держава має право у цій моделі держава є власником землі та морської акваторії, прилеглої до порту, і здає портовий термінал разом із землею в оренду приватному сектору здавати портовий термінал разом із землею в оренду приватній судноплавній компанії. Це робиться для використання приватними транспортними компаніями. У випадку України, інвестиції в стратегічну інфраструктуру слід передати під контроль Міністерства інфраструктури

України, інакше вона має бути передана приватним інвесторам, яким слід надати статус землекористувача.

Таблиця 3.1.

Стратегічні цілі розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту України

Стратегічні цілі	Передумови	Напрями реалізації
Морські порти		
Оптимізація системи управління портовою галуззю	- Передача адміністративних функцій від державних портових компаній (ДП) до управління ДП; - Звільнення від державного регулювання митних зборів за вантажні операції, - Розробка плану розвитку ДП; - Створення Комітету з розвитку ДП за участю всіх портових операторів; - Прийняття кодексів практики та обов'язкових правил у ДП.	- Перехід до європейської моделі управління портами; - надання на конкурсних засадах у концесію МТП та об'єктів портової інфраструктури; та - Включення представників органів місцевого самоврядування до складу наглядових рад ДП - Удосконалення корпоративного управління державними підприємствами в портовому секторі та оптимізація дивідендної політики; - забезпечення прозорості діяльності ДП та розвиток електронних сервісів для доступу до публічної інформації.
Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей	- Низька позиція України у світовому рейтингу якості портових послуг; - недостатній розвиток портової інфраструктури (автомобільні та залізничні під'їзні шляхи); - дисбаланс між потужностями портової та портової інфраструктури; - недостатнє використання потенціалу СМБ-МП; - Відсутність глибоководних причальних споруд; - невідповідність паспортним характеристикам морських шляхів і каналів; - несвоєчасне оновлення основних фондів ДП "Держспецзв'язок", їх поступовий фізичний та	- Гармонізація планів розвитку інфраструктури: національної, регіональної, портової, пов'язаної з портами та внутрішніми водними шляхами; - створення ефективних інвестиційних механізмів для створення "сухих портів" та розвитку портової інфраструктури; - оновлення основних фондів ДП "АМПУ"; створення спеціалізованих перевантажувальних комплексів із залученням механізмів державно-приватного партнерства (ДПП); - запровадження договірних компенсаційних механізмів для приватних інвесторів у стратегічні об'єкти портової інфраструктури; - Створення глибоководних морських терміналів; та - Сприяння розвитку "розумних портів", ресурсоефективної та екологічно чистої портової

	моральний знос.	інфраструктури; - Введення в експлуатацію портових об'єктів в Україні після зняття територіальної окупації.
Покращення сервісу в морських портах України	- Низька ефективність логістики, митного та прикордонного контролю; - Неналежна якість портових послуг - Неприятлива митна політика - Зміна товарної структури експортних вантажів (заміна гірничо-металургійної продукції на сільськогосподарську); - запровадження електронних систем митного оформлення суден і вантажів та ризик-орієнтованих систем управління ними; - втрата транзитних вантажопотоків через анексію АР Крим та військові дії, що призвело до переорієнтації українських МТП на порти ЄС; - недостатній рівень екологічної та кібербезпеки в портах.	- Система уповноважених економічних та митних операторів України та інформаційна система "Морське вікно"; - Захист систем управління та бізнес-процесів від кіберзагроз; та - Диференціація портових зборів залежно від типу вантажу та напрямку перевезень і посилення конкурентоспроможності; - Гнучкість тарифів на міжнародних транспортних маршрутах; - забезпечення ефективного державного регулювання надання спеціалізованих послуг суб'єктами природних монополій; - оновлення спеціалізованого флоту для своєчасного проведення криголамних робіт у портах та акваторіях каналів; - дерегуляція та функціонування зон вільного підприємництва у сфері послуг та промисловості; - створення індустріальних парків у межах СЕЗ та на припортових територіях; - Покращення обслуговування пасажирських лайнерів - збільшення кількості плавучих та стаціонарних об'єктів для прийому небезпечних речовин та судових відходів.
Інфраструктура внутрішнього водного транспорту		
Забезпечення зростання транспортного потенціалу внутрішнього водного транспорту та модернізація його інфраструктури	- Відсутня, стара, неповна та нерозвинена інфраструктура (транспортні шлюзи, транспортні канали, всі транспортні шляхи) - Відсутність спеціалізованої інфраструктури (комбіновані термінали, комбіновані логістичні центри тощо)	- Модернізувати державну інфраструктуру для забезпечення ефективної логістики та повноцінної участі в мультимодальних перевезеннях; - Розробка конкурентної політики щодо річкових тарифів; та залучення приватних інвесторів та операторів для роботи на концесійній основі; - фінансування значних інвестицій з Національного фонду внутрішніх вод та Національного фонду

	- Брак фінансових ресурсів для інвестування в інфраструктуру та безпечну навігацію; - Незавершеність тарифної та цінової політики щодо річного обсягу вантажних перевезень; - Нереалізований потенціал вантажних перевезень між портами та річковими портами.	- регіонального розвитку; - Створення спеціалізованих компаній для обслуговування ММГТС з метою забезпечення комплексного та ефективного використання стратегічних об'єктів інфраструктури, що перебувають у державній власності; - Кластеризація морських та річкових портів.
--	---	--

Джерело: складено за [21]

Друга стратегічна ціль. Результат - досягнення збалансованого розвитку від МП вимагається перетворення портових об'єктів на виробничі активи; та забезпечення ефективної взаємодії між різними видами транспорту; збільшення обсягів інтермодальних перевезень, залучення інвестицій у модернізацію об'єктів портової інфраструктури, особливо стратегічних. Взаємна координація портових та інфраструктурних потужностей. Координація портових та інфраструктурних потужностей між собою та з планами регіонального розвитку; впровадження інноваційних форм організації портової діяльності. Впровадження інноваційних форм організації портової діяльності шляхом створення "сухих портів". Будівництво та реконструкція глибоководних причалів для стоянки великих суден. Збільшення пропускної спроможності судноплавних ліній. Забезпечення відповідності техніко-економічним параметрам українських морських портів та входних каналів. Адаптація техніко-економічних параметрів морських портів і каналів України до паспортних характеристик. Впровадження сучасних технологій шляхом автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів на морських терміналах ("розумні порти"). Впроваджувати ("розумні порти"). Впровадження екологічно чистих технологій з увагою до захисту навколишнього середовища ("зелені порти").

Перевалка небезпечних речовин, що негативно впливають на навколишнє середовище.

Третя стратегічна ціль. Покращення сервісу в українських портах заходи з покращення послуг в українських портах включають впровадження електронних систем митного оформлення суден і вантажів. А також забезпечення технології взаємодії з інформаційними системами фіскальних, митних та інших контролюючих органів. Ризик-орієнтовані системи управління у сфері торгівлі товарами для мінімізації втрат бюджету та зниження корупційних ризиків. Мінімізація втрат податкового бюджету та зниження корупційних ризиків. Диференціація портових зборів в залежності від типу, характеру та напрямку вантажу. Диференціація портових зборів залежно від вантажопотоку для стимулювання попиту на послуги водного транспорту. Стимулювання попиту та конкуренції на послуги водного транспорту. Відмова від державного регулювання цін на конкурентному ринку портової галузі (перевалка вантажів, пасажирські, буксирування, бункерування, швартування, днопоглиблювальні роботи тощо). Оптимізація логістичних транспортних ланцюгів. Збільшення морських контейнерних перевезень на маршрутах між ЄС та Китаєм (вздовж Шовкового шляху), Індією та Туреччиною. Включення в основну мережу TEN-T.

Четверта стратегічна ціль. Потенціал та модернізація внутрішнього водного транспорту. Забезпечити зростання потенціалу внутрішнього водного транспорту та модернізацію його інфраструктури. Це буде досягнуто шляхом реформування внутрішнього водного транспорту. Реорганізація діяльності Інформаційної служби водних шляхів і річок України відповідно до європейських стандартів. Забезпечення економічної ефективності річкових портів, терміналів та річкового транспорту. Забезпечення економічної ефективності річкових портів, терміналів та підприємств річкового транспорту; підвищення безпеки судноплавства шляхом гарантування глибин та використання сучасних засобів навігаційного

обладнання. Наявність адекватних та гарантованих джерел фінансування технічної допомоги та сучасного судноплавства. Наявність достатніх і гарантованих фінансових ресурсів для технічної допомоги та модернізації стратегічних об'єктів інфраструктури. Наявність достатніх та гарантованих фінансових ресурсів для технічної допомоги та модернізації стратегічних об'єктів інфраструктури. Використання цільового фінансування з Державного водного фонду та Державного фонду регіонального розвитку. Створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення коштів міжнародних фінансових організацій, іноземних та вітчизняних інвесторів. Створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення коштів міжнародних фінансових організацій, іноземних та вітчизняних інвесторів для оновлення річкового транспортного флоту. Заохочення приватних інвестицій у розвиток портів, терміналів та портової інфраструктури. Заохочувати приватні інвестиції у розвиток портів, терміналів та портової інфраструктури. Створити інформаційний портал інвестиційних проектів та знайти зацікавлених у їх реалізації. Розвиток пасажирського транспорту, туризму та спортивної інфраструктури. Розвиток пасажирського транспорту, туристичної та спортивної інфраструктури, в тому числі міжнародної. Автоматизовані пункти перетину кордону. Впровадження автоматизованого документообігу та електронного обміну інформацією на його принципах. Впровадження системи "єдиного вікна" в річкових портах. Зменшення податкових та митних ризиків [26].

3.3. Перспективні напрямки удосконалення співробітництва між Україною та ЄС в галузі перевезень водним транспортом

Як вже було сказано, співробітництво між Україною та ЄС у сфері транспорту регламентується Угодою про асоціацію між Україною та

Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами та має на меті сприяння розвитку стабільних транспортних систем, здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем. Слід сказати, що до повномасштабного вторгнення показники розвитку взаємної торгівлі послугами транспорту доволі активно розвивалися (Рис. 3.1).

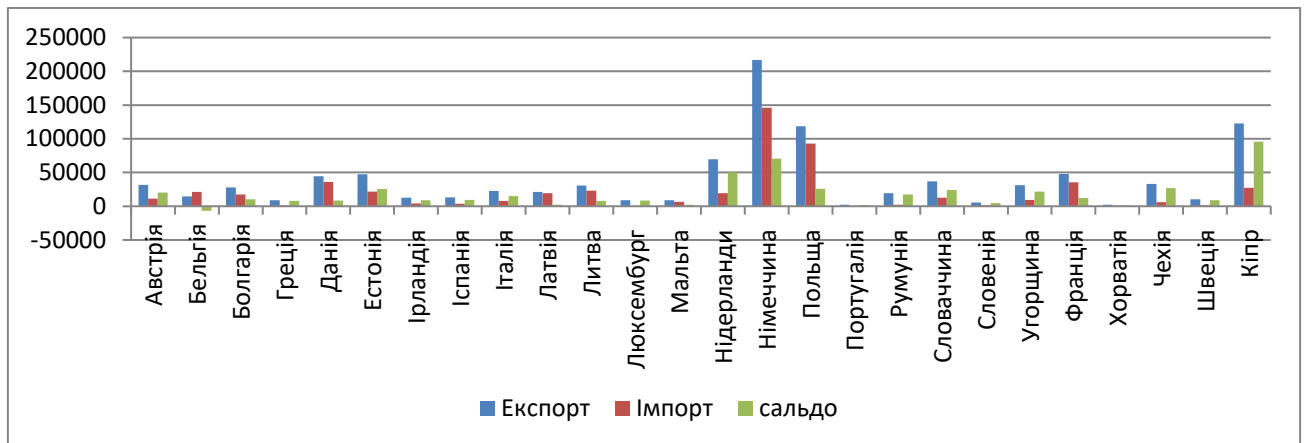


Рис. 3.1. Річні обсяги зовнішньої торгівлі транспортними послугами України з країнами ЄС у 2020/2019 рр

Джерело: узагальнено та складено автором за даними Державної служби статистики України [26].

Окремо слід відзначити, що транспортна сфера – це галузь, яка зізнала катастрофічного падіння у порівнянні з іншими напрямками зовнішньоторгвельної діяльності відносно торгівлі послугами Україна-ЄС. Зростання загального експорту послуг до ЄС стримувало значне падіння експорту окремих ключових секторів.



Рис. 3.2. Лідери падіння 2020 vs 2013, млн. \$ серед сектору послуг у торгівлі Україна-ЄС.

Джерело: узагальнено та складено автором за даними Державної служби статистики України [26].

Україна не повністю використовує торговельний потенціал для послуг морського транспорту: Експорт до ЄС скорочується, але Угодою про асоціацію передбачений режим внутрішнього ринку, що може стимулювати розвиток галузі.

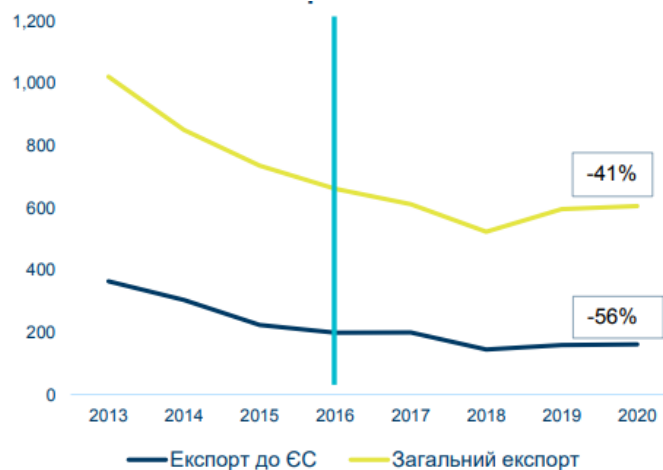


Рис. 3.3. Послуги морського транспорту. Експорт 2013 vs 2020

Джерело: узагальнено та складено автором за даними Державної служби статистики України [26].

Можна зазначити, що ЄС – важливим ринок для експорту – 27% усього експорту морських послуг (2020).

Сьогодні основні напрямки євроінтеграції України можна охарактеризувати наступним чином.

Таблиця 3.3

Напрямки євроінтеграції України у транспортно-логістичній галузі

Реалізація проектів залучення фінансових інструментів і коштів фінансових установ ЄС	Співробітництво у сфері гармонізації законодавства та чинних стандартів	Участь у регіональних транспортно-логістичних проектах ЄС
- Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту; - Співпраця з тематичними програмами та агентствами; - ЄС у сфері авіаційного морського та річкового, залізничного транспорту;	- Нормативно-правова база України щодо адаптації законодавства України у сферах транспорту, туризму та поштових послуг до законодавства ЄС	- Стратегія ЄС для Дунайського регіону - Міжрегіональна програма «ТРАСЕКА»

Джерело: узагальнено та складено автором на основі положень Національної транспортної стратегії [27].

Відповідно до глави 7 Розділу 5 («Економічне та галузеве співробітництво»), ця співпраця має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди.

Співробітництво також спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури.

У контексті гармонізації національного законодавства України розпорядженням КМ України від 30 травня 2018 р. № 430-р схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, основним завданням якої є адаптація національного законодавства до

законодавства ЄС, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу.

У процесі імплементації положень Угоди про асоціацію у сфері транспорту Україна потребує ухвалення законодавства, яке б відповідало вимогам ЄС, у галузях внутрішніх водних шляхів та перевезення небезпечних речовин.

Україна та ЄС співпрацюють в рамках різних регіональних ініціатив, зокрема ТРАСЕКА, на міжнародному рівні – в рамках міжнародних транспортних організацій, угод та конвенцій, ратифікованих сторонами.

У рамках виконання Порядку денного асоціації Україна-ЄС у частині транспорту пріоритетне значення надається підготовці України до імплементації законодавства ЄС, зафіксованого у відповідних додатках Угоди про асоціацію. Окремі напрямки співробітництва за різними видами транспорту та сполучених галузей можна охарактеризувати наступним чином (табл. 3.5)

Таблиця 3.5

Галузева інтеграція у транспортному секторі

Напрямок	Характеристика
внутрішній водний транспорт	є одним з найбільш перспективних, зважаючи на екологічність та низьку вартість, хоча рівень перевезень вантажів річковим транспортом у 2019р., залишається вкрай низьким. Зареєстровано проект Закону “Про внутрішній водний транспорт”, підготовлений з урахуванням стандартів ЄС. Інтеграція внутрішніх водних шляхів в інтермодальну логістичну схему дозволить посилити конкурентні позиції України, стимулювати розвиток суднобудівної галузі (наслідок - створення 5 000 нових робочих місць), розвантаження дорожніх і залізничних шляхів та зменшення витрат на їх ремонт і модернізацію. Міністерство інфраструктури України уклало меморандум з міністерствами 13 країн в межах Європейської стратегії для Дунайського регіону.
морський транспорт	Розпорядженням КМУ №747 від 11 жовтня 2017р. схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту та затверджено план заходів з імплементації актів права ЄС. У 2018р. Україна пройшла аудит Міжнародної морської організації та розпочала реалізацію плану коригувальних дій.

Джерело: узагальнено та складено автором на основі положень Національної транспортної стратегії [27].

Проблема формування вітчизняної системи транскордонного співробітництва за європейськими стандартами є актуальним питанням теорії і практики європейської інтеграції України. На сьогоднішній день, можна визначити пріоритети транскордонного співробітництва в рамках транспортно-логістичної галузі:

1. Розвиток транспортної мережі у форматі інтегрованих транспортних коридорів, а також відновлення зв'язків, які фактично були втрачені у зв'язку з припиненням взаємодії в рамках Пан'європейських транспортних коридорів.

2. Аналіз «вузьких місць» національної транспортної мережі, яка поєднуються з TEN-T мережею, підготовка та пріоритизація інфраструктурних проектів, для реалізації яких будуть виділені грантові ресурси ЄС.

3. Включення внутрішніх водних шляхів України (р. Дніпро, р. Південний Буг та ділянка річки Дунай) до регіональної мережі TEN-T (рис. 2).

Політика ЄС в галузі транспорту націлена на стимулювання екологічної, безпечної та ефективної мобільності у всій Європі, підтримку внутрішнього товарного ринку і забезпечення права громадян вільно пересуватися по всій території ЄС. Згідно з новою стратегією ЄС у галузі інфраструктури, обсяг фінансування транспортного сектора до 2030 року зросте втричі і становитиме 26 млрд євро. При цьому фінансування транспортного сектора буде переорієнтовано на чітко позначену нову базову мережу, за допомогою якої буде сформована принципова основа системи перевезень у рамках єдиного європейського ринку. Її впровадженню сприятиме створення 9 основних транспортних коридорів, які з'єднають

держави-члени ЄС і зацікавлені сторони, що дозволить забезпечити концентрацію дефіцитних ресурсів і досягнути конкретних результатів [28, с. 56].

Для України це позитивне рішення, оскільки три з цих дев'яти транспортних коридорів виходять на кордони нашої країни і ми можемо брати участь у спільних проектах з їхньої розбудови. Тому, сучасний аналіз стану та динаміки показників економічного співробітництва у рамках вирішення комплексної проблеми підвищення ефективності функціонування транспортно-логістичного комплексу України набуває актуальності визначення стратегічних орієнтирів транзитних перевезень по території країни, можливості посилення компонентів транспортно-транзитного потенціалу України відносно Європейського Союзу.

В цілому політика ЄС в області інтермодальних перевезень спрямована головним чином на вдосконалення об'єктів інфраструктури, що забезпечують згуртування європейського континенту в області міжнародних перевезень, що дає Україні шанс на залучення інвестицій. В рамках виділення коштів на розвиток транспортної мережі Євросоюзом в Україні з'являється шанс підключитися до програм цільового інвестування в транспортну інфраструктуру:

- географічне положення України дозволяє розвивати сервісні послуги та нарощувати транзитний потенціал;
- для приведення української транспортної системи у відповідність до вимог Євросоюзу необхідно прийняти заходи щодо підвищення екологічних стандартів, стандартів якості та безпеки;
- приєднання України до транс'європейської транспортної мережі можливо при приведенні до європейських вимог правових, економічних та екологічних законодавчих актів [29].

З огляду на географічне розташування України належить важлива роль в організації наскрізних транспортних маршрутів між Європою та Азією, в

створенні міжнародних транспортних коридорів і транснаціональних транспортних мереж. Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні залізничні та автомобільні маршрути, що в цілому відповідають напрямкам нових європейських транспортних коридорів мережі TEN-T, включаючи водну вісь, яка з'єднує зону Чорного моря із Середземним, Балтійським, Баренцовим, Червоним морями та Суецьким каналом і включає внутрішні водні шляхи: Білорусь-Київ (по Дніпру) з виходом до Одеського та Іллічівського портів. Проте, як зазначає авторський колектив Національного інституту стратегічних досліджень в аналітичній доповіді «Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України» [30], наразі національна транспортна система України залишається не інтегрованою з транс'європейською транспортною системою, а лише поєднаною з нею необхідністю забезпечувати єдиний перевізний процес. При цьому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами у країнах-партнерах

Нереалізований транзитний потенціал це дуже важлива тема для нашої країни. Якщо країна конкурує з іншими країнами за транзитні вантажопотоки, причому обсяги цих вантажопотоків тільки по повітряному транспорту становлять близько 70 млрд дол. На рік, то якщо ми заберемо на себе хоча б 15-20 % цього обсягу, це буде рівносильно створенню цілої нової індустрії – несировинної та вельми високотехнологічної.

З метою організації роботи щодо імплементації Угоди про асоціацію Міністерством інфраструктури утворено Координаційну раду та вісім робочих груп у відповідних сферах (транспортної політики та інфраструктури, безпеки та перевезення небезпечних вантажів, авіаційного транспорту, автомобільного транспорту та дорожнього господарства, залізничного транспорту, морського та річкового транспорту, поштового зв'язку та туризму). Робочі групи розробили та затвердили 15 розпоряджень

Кабінету Міністрів України та схвалили 45 планів імплементації законодавства ЄС.

Важливим кроком у посиленні інтеграції між ЄС та країнами Східного партнерства стало створення спільної транспортно-логістичної мережі між ЄС та його східними сусідами 9 жовтня 2013 р. у Люксембурзі під час зустрічі Міністрів транспорту Східного партнерства. Регіональна транспортно-логістична мережа Східного партнерства, схвалена міністрами, визначає найважливіші інфраструктурні поєднання між ЄС та його східними сусідами, включаючи Україну. Мережу було розроблено у відповідності до поєднань Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) у Литві, Латвії, Польщі та інших країнах – членах ЄС [30].

В межах транспортно-логістичної панелі Східного партнерства проводиться така робота:

- українська сторона вживає заходи з метою включення до регіональної мережі TEN-T внутрішніх водних шляхів України, зокрема, річок Дніпро, Південний Буг та української ділянки річки Дунай;
- розглядається можливість реалізації пріоритетних проектів з метою розвитку мережі TEN-T із залученням грантів у рамках Інструменту об'єднання Європи;
- опрацьовується низку нових перспективних проектів, зокрема, щодо диверсифікації залізничних і автомобільних маршрутів, включення яких до мережі TEN-T дасть змогу значно скоротити сполучення.

Основні бар'єри, що стримують експорт, стосуються внутрішніх структурних проблем через низькі темпи реформування, а також зменшення транзитних потоків через Україну.

Таблиця 3.5

Рекомендації з вирішення проблем транспортної системи України на
шляху інтеграції до Європейського транспортного простору

Напрямок	Рекомендації
Послуги морського транспорту	• Актуалізація зобов'язань України щодо наближення законодавства та прискорення наближення законодавства до норм ЄС. • Проведення структурних реформ, направлених на подолання факторів, які спонукають український бізнес реалізовувати свою діяльність через створення компаній в інших країнах. • Врахування досвіду країн Західних Балкан щодо участі в Європейському транспортному співтоваристві. • Спрощення адміністративних процедур при здійсненні міжнародних вантажних перевезень: оформлення суден і вантажів у портах, впровадження електронної товаротransпортної накладної для забезпечення повного електронного оформлення вантажів, спрощення реєстрації суден під українським прапором, передачі у концесію об'єктів портової інфраструктури торговельних портів. • Запровадження належного функціонування національного механізму «єдиного морського вікна», а також національного сегмента європейської системи обміну навігаційною інформацією SafeSeaNet.

Джерело: складено автором за джерелом [26].

Європейська спільнота вже давно усвідомила негативний ефект від застарілої та неефективної транспортної системи та стала на шлях боротьби з її наслідками. Україна сьогодні має можливості перейняти європейський досвід удосконалення транспортного комплексу. Проте, у сучасних умовах ефективно вирішення екологічних проблем неможливе без самоорганізації та самостійного забезпечення самими членами громади. Більшість європейських організацій націлені на взаємодію з організаціями різних рівнів, підприємцями і в першу чергу громадами. Тому, важливим інструментом мінімізації негативного впливу на довкілля є вирішення гострих екологічних проблем на локальному рівні шляхом зміни свідомості та поведінки членів суспільства, ефективної взаємодії з усіма прошарками населення, що призведе до впровадження збалансованого розвитку для країни та світу в цілому [31; 32].

Через реалізацію можливостей співробітництва у сфері транспорту ЄС та України вітчизняний транспортний комплекс наближається до ефективної інтеграції транспортної системи в європейську. Пропонується розробити нову адитивну модель інноваційного розвитку, яка передбачає широке нарощування матеріальних та нематеріальних стимулюючих заходів для впровадження інновацій на транспорті разом з організацією взаємодії бізнесу, держави та наукового співтовариства. Це дозволить звершити «тунельний» перехід від Другої промислової революції, характерної для економіки України одразу до Industry 4.0, через фінансові та психологічні бар'єри. Такий підхід полягає в стратегічному управлінні переходом національної транспортної системи до Industry 4.0, на основі досвіду реалізації успішних практик та інновацій ЄС та найрозвинутішими країнами світу, реалізуючи інтегрування цілого комплексу інноваційних заходів, кожний з яких продукуватиме багатократні вигоди у майбутньому для економіки в цілому.

Співпраця з ЄС відкрила можливості вирішення проблеми фінансування інноваційного розвитку транспортної системи України. Як свідчить практика, європейські донорські організації віддають перевагу у фінансовій підтримці тих напрямів діяльності чи розвитку підприємства, що спрямовані на:

1) впровадження нових технологій і підвищення ефективності використання ресурсів (у транспортному секторі секторі – це «екологізація» транспортних засобів);

2) забезпечення сталого розвитку. Найбільша кількість завдань ЦСР (Цілей сталого розвитку) врахована у сфері збереження навколишнього середовища, а стимулювання сталого транспортного господарства постає одним із ключових компонентів у їх досягненні;

3) вирішення гострих соціальних проблем. Мова йде про проекти соціального підприємництва, що функціонують у транспортній сфері та про

проекти щодо забезпечення ефективної мобільності, зменшення кількості заторів, збільшення рівня безпеки, розробки смарт-обладнання, інфраструктури та сфери послуг задля поліпшення транспортної системи в міських районах [33, с. 234].

Скориставшись можливістю фінансової підтримки підприємства вітчизняного транспортного комплексу можуть якісно покращити стан матеріально-технічної бази, що значно підвищить їх конкурентоспроможність. Крім того, через європейські некомерційні програми передачі ефективних технологій та досвіду, Україна може вирішити питання мотивації й бюрократії.

Надалі розглянемо окремі види напрямків реформації у сфері морського транспорту та внутрішнього водного транспорту:

- Спростити формальності щодо оформлення вантажів та суден у торгових портах.
- Необхідне інституційне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС.
- Впровадити спрощені умови реєстрації суден під Державним прапором України, створити міжнародний реєстр суден. у Підвищити ефективність діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах.
- У сфері внутрішнього водного транспорту необхідна поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден.
- Прийняти закон України «Про внутрішній водний транспорт».
- Забезпечити виконання Стратегії імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту та відповідний план заходів.

- Внести зміни в у відповідні нормативно-правові акти України щодо застосування форм ДАВІД, а саме лист про пасажирів, про прибуття та відбуття судна.

- Призначити відповідального за організацію роботи Міністерства в Пріоритетній групі 1А з судноплавства в ЄСДР.

- Розпочати окрему програму розвитку українських міст на річці Дунай в Одеській області з комплексним вирішенням ситуації з відновлення роботи портів на Дунаї та розгортання роботи по мультимодальним коридорам в Південній частині Одеської області [34, с. 37].

Щодо реалізації транспортної складової ЄСДР:

- Стосовно розвитку та підтримки стратегічних логістичних коридорів між Україною та ЄС, пропонуємо зосередити увагу на перевагах річкового судноплавства, особливо щодо можливостей річки Дунай.

- Міністерству інфраструктури України провести аналіз Плану дій ЄСДР на предмет можливого підсилення та пріоритизації окремих завдань в рамках спільних заходів з іншими країнами щодо посилення політики мультимодальних конекторів та території України, як пілотний проект мультимодального конектора можна розглядати переваги Одеської області.

- Визначити пріоритетні проекти та заходи в Закарпатській, Івано-Франківській, Чернівецькій та Одеській областях для просування їх через інструменти ЄСДР.

- Розробити комплексну програму відновлення внутрішнього судноплавства на річці Дунай з плануванням роботи мультимодальних коридорів у південній частині Одеської області. Включити внутрішні водні шляхи України до мережі коридорів TEN-N.

- Імплементувати в українську нормативну базу форми прикордонного контролю ДАВІД.

- Докласти усіх зусиль як з боку України, так і з боку Європейської Комісії щодо приєднання України до організації АКВАПОЛ, робота якої пов'язана з обміном інформацією щодо річкового транспорту.
- Здійснити переклад на українську мову правил та додатків до ADR (Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів), RID (Правила міжнародних перевезень небезпечних вантажів залізницею) та ADN (Європейську Угоду про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами), в тому числі визначити відповідального від Міністерства інфраструктури за участь в Робочій групі ПН1а та ПН11 ЄСДР щодо ADN.

Висновок до розділу 3

Розвиток національних наземних транспортних систем, регіональних транспортних систем, регіонального транспорту національної системи наземного транспорту, регіональних та галузевих транспортних комплексів, організацій водного транспорту та галузевих транспортних комплексів, підприємств водного транспорту, організацій, що здійснюють допоміжну діяльність на водному транспорті організації, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського та внутрішнього водного транспорту організації, що здійснюють допоміжну діяльність на морському та внутрішньому водному транспорті. Систематизовано та надано критична оцінка національних програмних документів.

Необхідно реалізувати ієрархічний підхід до розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту. По-перше, на національному рівні (Національна транспортна стратегія України). По-друге, на галузевому рівні (Стратегія розвитку портів України). Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України); по-третє, на галузевому рівні (Стратегія розвитку портів України, Стратегія розвитку внутрішнього водного

транспорті України), по-четверте, на рівні суб'єктів господарювання, які здійснюють допоміжну діяльність у водній сфері.

Розвиток національних наземних транспортних систем, регіональних транспортних систем, регіонального транспорту національної системи наземного транспорту, регіональних та галузевих транспортних комплексів, організацій водного транспорту та галузевих транспортних комплексів, підприємств водного транспорту, організацій, що здійснюють допоміжну діяльність на водному транспорті організації, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського та внутрішнього водного транспорту організації, що здійснюють допоміжну діяльність на морському та внутрішньому водному транспорті. Систематизовано та надано критична оцінка національних програмних документів.

Необхідно реалізувати ієрархічний підхід до розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту. По-перше, на національному рівні (Національна транспортна стратегія України). По-друге, на галузевому рівні (Стратегія розвитку портів України). Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України); по-третє, на галузевому рівні (Стратегія розвитку портів України, Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України), по-четверте, на рівні суб'єктів господарювання, які здійснюють допоміжну діяльність у водній сфері.

ВИСНОВКИ.

Таким чином, можна дійти наступних висновків.

Водний транспорт - це структура, яка виконує багато функцій, що забезпечує національну економіку у транспортній діяльності. Морські та річкові порти важлива частина державної інфраструктури. Від сучасних міжнародних вимог залежить конкурентоспроможність транспортної діяльності на світовому ринку, такі як: ефективність роботи портів, рівень технічного та технологічного оснащення, система управління та розвиток структури.

Отримані дані показали, що Україна зазнає значного впливу водного транспорту. Зростання індустрії водного транспорту в Україні може сприяти загальному економічному розвитку країни, навіть якщо порівнювати її з іншими країнами світу. Визначальною рисою розвитку водного транспорту України є зростання попиту на морські та річкові перевезення. Великі навантаження на водні шляхи привертають все більше уваги виробників.

Розраховуючи економічні показники морського та річкового транспорту, звертають особливу увагу на: вантажопідйомність, тип суден, швидкість, навантаження і вивантаження виконання вантажу, тривалість періоду, маршрут перевезення. Економічні показники обумовлюються численними факторами, які можна розділити на загальні для всіх видів транспорту й специфічні, що відображають особливості кожного з них. Групи показників за визначенням поділяють на кількісні та якісні.

Країни ЄС активно впроваджують великі та комплексні інвестиційні програми для модернізації своєї транспортної інфраструктури. Країни ЄС активно впроваджують великі та комплексні інвестиційні програми для модернізації свого транспорту та інфраструктури. Мінімізація негативного впливу на навколишнє середовище та підтримка конкурентоспроможності.

Метою є мінімізація негативного впливу на навколишнє середовище та підтримка конкурентоспроможності. У процесі інтеграції транспортного сектору України до європейського транспортного сектору. У процесі інтеграції транспортного сектору в європейський транспортний сектор Україні необхідно досягти високої економічної та екологічної ефективності. Для цього необхідно досягти наступного. Бар'єрами на шляху розвитку вітчизняного транспортного сектору є брак фінансування та відсутність амбіцій.

Перешкодами для розвитку внутрішнього транспортного сектору України є брак фінансування, відсутність амбіцій щодо "озеленення" транспортної системи, бюрократія та корупція. Транспортна система України, бюрократія та корупція. Важливі рішення цих проблем. Важливою можливістю для вирішення цих проблем є співпраця з ЄС. Можливості для вирішення цих проблем виникають завдяки програмам фінансування та європейським некомерційним програмам ефективного трансферу технологій та досвіду. Ефективна передача технологій та досвіду Сьогодні Україна має наступні можливості. Україна сьогодні має можливість залучити європейський досвід для вдосконалення транспортного сектору. Перше і головне - це "озеленення" транспорту. Значно скоротити викиди парникових газів та отримати додаткове фінансування в рамках Паризької кліматичної угоди. Отримання додаткового фінансування в рамках Паризької угоди Можливості для співпраці між Україною та Європейським Союзом у сфері транспорту реалізуючи можливості транспортного співробітництва між Україною та ЄС, національний транспортний комплекс може значно наблизитися до досягнення ефективних перевезень транспортна система може значно наблизитися до ефективної інтеграції в європейський простір.

Український транспортний комплекс може значно наблизитися до ефективної інтеграції транспортної системи з Європою. У світлі вищезазначеного, сектор морського та річкового транспорту має стратегічне

значення для України. Морський та річковий транспорт має стратегічне значення для розвитку економіки України. Морський та річковий транспорт має стратегічне значення для розвитку української економіки. Він працює на обладнанні, успадкованому від Радянського Союзу. Потужності не повинні бути конкурентоспроможними в нинішніх економічних умовах. Економічна ситуація незважаючи на брак коштів на будівництво сучасної інфраструктури, держава повинна шукати шляхи вирішення цієї проблеми. Особливо приватний сектор. Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС слід розглядати, без перебільшення, як історичну подію для України.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС не слід перебільшувати як історичну подію у відносинах між двома сторонами. Однак для України Угода - це стратегічний вибір напрямку. Це вибір стратегічного напрямку - подальша інтеграція в систему глобальних економічних відносин. Водночас слід визнати наступне. Україна може найкращим чином використати модернізаційний потенціал Угоди лише за умови, що Україна повинна чітко, своєчасно і в повному обсязі виконувати свої зобов'язання. Для цього необхідно глибоке інтелектуальне розуміння поточних соціально-економічних проблем і процесів та відповідні політичні зусилля, інституційної спроможності та фінансових витрат. Також визнається, що ЄС та Україна постійно розвиваються, а отже з'являються нові соціально-економічні реалії та регуляторні потреби.

Таким чином, поява нових соціально-економічних реалій та регуляторних потреб об'єктивно вимагає від партнерів по Угоді реагувати на нові виклики та розвивати взаємне співробітництво, яке виходить за межі простої імплементації Угоди. Мета вимагає розвитку взаємного співробітництва, яке виходить за рамки простої імплементації положень Угоди. Це виходить за рамки простої імплементації положень Угоди. Іншими словами, наскільки Україна та ЄС можуть співпрацювати. Йдеться про те,

якою мірою Україна та ЄС можуть використати потенціал Угоди. Питання полягає в тому, чи можна збагатити форму і зміст співпраці таким чином, щоб забезпечити відповідні скоординовані відповіді на поточні та майбутні регіональні і глобальні виклики. Поточні та майбутні регіональні та глобальні виклики.

Розвиток національних наземних транспортних систем, регіональних транспортних систем, регіонального транспорту національної системи наземного транспорту, регіональних та галузевих транспортних комплексів, організацій водного транспорту та галузевих транспортних комплексів, підприємств водного транспорту, організацій, що здійснюють допоміжну діяльність на водному транспорті організації, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського та внутрішнього водного транспорту організації, що здійснюють допоміжну діяльність на морському та внутрішньому водному транспорті. Систематизовано та надано критична оцінка національних програмних документів.

Необхідно реалізувати ієрархічний підхід до розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту. По-перше, на національному рівні (Національна транспортна стратегія України). По-друге, на галузевому рівні (Стратегія розвитку портів України). Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України); по-третє, на галузевому рівні (Стратегія розвитку портів України, Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України), по-четверте, на рівні суб'єктів господарювання, які здійснюють допоміжну діяльність у водній сфері.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Міністерство відновлення. Офіційний сайт. URL:
<https://mtu.gov.ua/timeline/Vodniy-transport.html>
2. Переваги та недоліки водного транспорту. Коли зважитися на морський транспорт. [Електронний ресурс]. Режим доступу:
<https://omore.city/articles/189933/perevagi-ta-nedoliki-morskogo-transportu-koli-zvazhitisya-na-morskij-transport>
3. Lewis Jackson. Річковий транспорт: характеристики, переваги та недоліки. [Електронний ресурс]. Режим доступу:
<https://uk.warbletoncouncil.org/transporte-fluvial-6422#menu-5>
4. Особливості вантажних перевезень. [Електронний ресурс]. Режим доступу:
<https://bilyayivka.city/articles/303646/osoblivosti-vantazhnih-perevezen>
5. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://subject.com.ua/tourism/journeys/15.html>
6. Експлуатація інфраструктури. Офіційний сайт. URL:
https://kivt.duit.edu.ua/wp-content/uploads/2021/06/ekspluataciya_infrastruktura_vt_navchalno-metod.posibnyk.pdf
7. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL:
https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm
8. Співробітництво у сфері транспорту. Офіційний сайт. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/galuzeve-spivrobitnictvo/transport>
9. Маслій Н.Д., Державна політика внутрішнього водного транспорту в умовах інтеграції. [Електронний ресурс]. Режим доступу:
<http://dspace.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/28128/1/407-408.pdf>
10. С. В. Дем'яненко, Алаб'єва О.М., Особливості розвитку конкурентоспроможності водного транспорту України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5668>

11. Соціально-економічні перспективи співробітництва у сфері транспорту ЄС та України. URL: https://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/2_2.pdf
12. Довгань В. , Розвиток внутрішніх водних шляхів – дорога до євроінтеграції. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://cfts.org.ua/blogs/rozvitok_vnutrishnikh_vodnikh_shlyakhiv_doroga_do_evrointegratsi_251.
13. Кубраков О., План виживання інфраструктури України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/news/ukraine-recovery-conference-oleksandr-kubrakov-prezentuvav-plan-vyzhyvannia-infrastruktury-ukrainy>
14. Укрінформ. Офіційний сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3488471-castka-zerna-u-perevezennah-dunajskogo-paroplavstva-zroslo-do-81.html>.
15. Скічко О., Мультиmodalність та реалізація Угоди про Асоціацію з ЄС у сфері транспорту. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/696636.html>
16. Міністерство відновлення. Офіційний сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
17. Укрінформ. Офіційний сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3573879-za-piv-roku-ukrainske-dunajske-paroplavstvo-perevezlo-ponad-tri-tisaci-kontejneriv.html>.
18. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. Аналітична записка. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>
19. Українське Дунайське Пароплавство. Офіційний сайт. URL: <http://udp.one/ua/golovna>
20. UKRRICHFLOT. Офіційний сайт. URL: <http://www.urf.ua/ua/>

21. Бетлій О., Риженков М., Кравчук К., Кравчук В., Коссе І., Галько С., Науменко Д., Мовчан В., Кузнецова Г. Економічна складова Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/Economic_web.pdf
22. Андрусевич А., Транспортна складова Угоди про асоціацію: стан виконання і перспективи. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [https://eu-ua-csp.org.ua/media/uploads/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%A3%D0%90-%D0%A3%D0%BA%D1%80.%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B0%20\(%D1%83%D0%BA%D1%80\).pdf](https://eu-ua-csp.org.ua/media/uploads/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0%20%D1%81%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%20%D0%A3%D0%90-%D0%A3%D0%BA%D1%80.%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B0%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf)
23. Україна на шляху до ЄС: реалії та перспективи. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://razumkov.org.ua/images/journal/NSD187-188_2022_ukr_full.pdf
24. Райчева Л.І., Економічні стратегії розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://journals.nupp.edu.ua/eir/article/view/2781/2190>
25. Городніченко Ю., Сологуб І., Ведер Б., Відбудова України: принципи та політика.[Електонний ресурс]. Режим доступу: https://cepr.org/system/files/2022-12/reconstruction%20book_Ukrainian_0.pdf
26. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами за видами // Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/zd/dseip/dseip2007_u.htm.

27. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року – Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р.
28. The Logistics report 2020. Delivering safe, efficient, sustainable logistics. Freight Transport. 2020. URL: http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/galleries/downloads/logistics_report/lr19-web-030619.pdf
29. Представництво України при Європейському Союзі <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/galuzeve-spivrobitnictvo/transport>
30. Загальна інформація щодо Східного партнерства // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/content/shidne-partnerstvo.html>.
31. Логутова Т.Г., Полторацький М.М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С. 8–14.
32. Закон України від 7 лютого 2006 року № 3392-IV «Про ратифікацію Рамкової угоди між Україною та Європейським інвестиційним банком».
33. Бойко О. В. Ринок транспортних послуг: основи методології розвитку : монограф. / О. В. Бойко. – К. : Кондор, 2014. – 494 с.
34. Міжнародна співпраця регіонів в контексті зближення України та ЄС: зовнішньоекономічні, інвестиційні та управлінські аспекти. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/>.
35. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В. В. Брагінський // ДП «Бердянський морський торговий порт» – 2011. – С. 9. – Режим доступу до джерела: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>
36. Садловська І. П. Розвиток національної транспортної мережі України та її інтеграція до пріоритетних транспортних мереж ЄС / І. Садловська // 36. наук пр. Держ. екон.-техн. ун-ту трансп. – 2015. – № 31. – С. 16–26.

37. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України [Електронний ресурс] / О. Є. Соколова. – Режим доступу : <http://jrnل.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/182/173>.
38. Ткач О. В. Формування єдиної логістичної системи: важлива складова євроінтеграційних процесів / О. В. Ткач, І. А. Волощук // Наук вісн. Херсон. держ. ун-ту. – 2014. – № 9. – С. 208–212. – (Серія «Економіка»).
39. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції / М. О. Устенко // Вісн екон. трансп. і пром-сті. – 2015. – № 49. – С. 207–210.
40. Чернявська Т. А. Стратегічні напрями розвитку транспортно-комунікативної системи України в контексті забезпечення національної безпеки і самодостатності / Т. Чернявська // Екон. вісн. Нац. гірн. ун-ту. – 2015. – № 3. – С. 68–76.