

[1] Бутько Т.В., Прохоров В.М., Чехунов Д.М. Формалізація технології переробки вагонопотоків із небезпечними вантажами на сортувальній станції на основі експозиції ризику. Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті, 2018. №2. С.18-22.

**УДК 36.64:629.5**

**НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ВОДНОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ  
УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ  
ІНТЕГРАЦІЇ**

**DIRECTIONS OF THE DEVELOPMENT OF THE WATER  
TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE UNDER THE CONDITIONS  
OF EUROPEAN ECONOMIC INTEGRATION**

***Т.О. Войченко, канд. економ. наук**  
Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)*

***T.O. Voichenko, PhD (Econ.)**  
State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)*

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується поглибленням інтеграційних процесів. У складних трансформаційних умовах національної економіки інтеграція до Європейського Союзу для України є однією із можливостей подолання технологічної відсталості та модернізації виробництва, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного товаровиробника, підвищення використання власного потенціалу, зокрема і потенціалу воднотранспортної галузі країни. Україна, маючи переваги щодо географічного розташування, просторових та виробничих ресурсів, не досить ефективно реалізує власний потенціал морської галузі. Проте успішна діяльність підприємств воднотранспортної галузі економіки України є базисом реалізації її зовнішньо- і внутрішньополітичних пріоритетів, економічних і соціальних інтересів на шляху зміцнення авторитету країни на міжнародній арені та поглиблення партнерських зв'язків із країнами ЄС [1].

Важливим кроком становлення і подальшого розвитку України як морської держави стала «Морська доктрина України на період до 2035 року», яка покликана сприяти підвищенню ефективності використання усіх різновидів ресурсів моря та успішній реалізації державної морської

політики, від яких залежать суверенітет і територіальна цілісність України, її економічна та енергетична незалежність, сталий розвиток та інтеграція в євроатлантичний простір [1]. Нині реалії функціонування воднотранспортної галузі України свідчать про її невідповідність зростаючим потребам у відповідних видах діяльності морської галузі, вимогам європейських стандартів якості надання транспортних послуг, що підтверджується наступними тенденціями [2, с.132].

Крім того, серед негативних тенденцій сучасної воднотранспортної галузі відмічається низький рівень інноваційної діяльності, обмеженість здійснення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у розбудові морської галузі, посилення проблем у соціальній сфері діяльності підприємств морської індустрії (забезпечення робочими місцями, достатнього рівня оплати праці, дієва система стимулювання працівників галузі тощо) [4].

Маючи статус члена-спостерігача та на основі підписаної угоди про Асоціацію з ЄС зони єдиної торгівлі, Україна має можливість не тільки доступу до передових європейських практик розвитку портів, просування українських терміналів на зовнішньому ринку, але і представляти національні інтереси щодо залучення коштів у інвестиційні проекти в українських портах, розвитку державно-приватного партнерства та обміну досвідом у реформуванні воднотранспортної галузі загалом [5].

Як показує досвід морських країн ЄС, у яких здійснюються роботи щодо запровадження моделі «єдиного європейського морського вікна» – EMSW (European Maritime Single Window), можна досягти спрощення митної звітності та інших процедур документального оформлення звітності морських суден під час заходу їх у порти. Тому в Україні створення єдиного національного вікна, уніфікованого з процедурами ЄС, яке регламентуватиме вимоги щодо звітності суден, що заходять в українські порти, сприятиме підвищенню результативності діяльності воднотранспортної галузі та інтеграції до європейської транспортної системи [6].

З метою прискорення інтеграції вітчизняної воднотранспортної галузі до європейської економічної системи, підвищення її конкурентоспроможності та здатності задовольняти потреби національної економіки та населення необхідно здійснити техніко-технологічне оновлення суднобудівного виробництва, модернізацію існуючої інфраструктури морських і річкових портів, впровадження мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів.

[1] Морська доктрина України на період 2035 року: Постанова КМУ від 07.10.2009 р. № 1307. URL: <https://www.kmu.gov.ua/pras/243196733> (дата звернення: 22.05.2023).

[2] Гришина Л.О., Карась П.М., Філіпішина Л.М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського*

національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Ужгород, 2019. Вип. 24. (ч.1) С.131-135. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/25447> (дата звернення: 22.05.2023).

[3] Українське Дунайське пароплавство. URL: <http://oaoudp.com.ua/> (дата звернення: 22.05.2023).

[4] Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року: Розпорядження КМУ від 11.07.2013 р. № 548-р. URL: (дата звернення: 22.05.2023).

[5] Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/mu14097z> (дата звернення: 22.05.2023).

[6] European Maritime Single Window environment (EMSWe). URL: <https://www.emsa.europa.eu/emsw.html> (дата звернення: 22.05.2023).

### УДК 656.212.5

## ДО ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ МІСЦЕВОЇ РОБОТИ НА ВАНТАЖНИХ СТАНЦІЯХ

## ON THE ISSUE OF IMPROVING LOCAL WORK AT FREIGHT STATIONS

*канд. техн. наук Д. О. Гурін, О. В. Криворотов*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D. O. Hurin, PhD (Tech.), O.V. Ktyvorotov*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Незважаючи на негативний вплив заходів проти поширення коронавірусної інфекції на світову економіку у період 2019-2021 років, істотного зменшення загальних обсягів перевезень вантажів залізницею в Україні не відбулося (рис. 1).

Через військову агресію на території країни у 2022 році відбулось вимушене переміщення виробничих підприємств у західні регіони країни, тимчасове або повне припинення господарської діяльності багатьох підприємств. Внаслідок цього транспортна галузь зазнала певних змін на зовнішньому і внутрішньому ринку послуг. Змінилися напрямки транспортування і номенклатура вантажів, зменшилися обсяги транспортування на багатьох маршрутах. Через пошкодження залізничної інфраструктури відбулася деяка переорієнтація на інші види транспорту, зокрема, автомобільний.