

**КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

**ШИФР «КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ МОРСЬКОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ»**

ЗМІСТ

Вступ	3
Розділ 1. Сутність, принципи та фактори розвитку морської інфраструктури	6
Розділ 2. Оцінка конкурентоспроможності морської інфраструктури України	12
Розділ 3. Стратегічні напрями посилення конкурентоспроможності морської інфраструктури України в умовах євроінтеграції	17
Висновки	28
Список використаної літератури	29

ВСТУП

Актуальність теми. Враховуючи глобалізацію світової економіки, транспорт як один з головних чинників економіки є найважливішим інструментом інтеграційних процесів. Одним з ключових ланок розвитку української економіки є модернізація транспортної системи та реалізація її потужного транзитного потенціалу для забезпечення європейських торгово-економічних зв'язків. Врахування геополітичних інтересів країни та забезпечення конкурентоспроможних умов розвитку морської інфраструктури визначає високу ефективність здійснення національного зовнішньоторговельного потенціалу на світовій арені морських перевезень.

Морська інфраструктура має вагомі переваги при реалізації зовнішньоекономічної діяльності, такі як відносно низька собівартість перевезень, велика пропускна здатність, низька вартість перевезень та велика вантажопідйомність, що дозволяє перевозити значні партії вантажу. Тому, ефективність управління нею у більшості аспектах визначає місце держави в світовому співтоваристві в умовах глобалізації економіки. Від ефективності діяльності морської інфраструктури, рівня технологічного та технічного устаткування портів, розвинута система управління та відповідність міжнародним стандартам ґрунтує конкурентоспроможність національного морського транспортного комплексу на світовій арені.

Інтеграція України у світовий економічний простір та значний потенціал розвитку морських транзитних перевезень обумовлюють необхідність збільшення обсягів вантажопотоку та підвищення якості морської інфраструктури. Головними завданнями морської інфраструктури мають стати: забезпечення безпеки транспортування вантажів, прискорення обслуговування, залучення транзитних та каботажних вантажопотоків, зменшення цін та витрат на транспортні послуги.

На сучасному етапі морська інфраструктура України неспроможна забезпечити збільшення обсягів вантажообігу. Зростає зношеність основних

засобів портової галузі, погіршується їх структура, що негативно позначається на конкурентоспроможності морської інфраструктури в цілому. Внаслідок всіх цих проблем морські торговельні порти України витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг. Постає питання конкурентоспроможності морської інфраструктури України, яка за критеріями якості послуг, швидкості перевезень відстає від більшості європейських держав.

Таким чином, актуальність дослідження обумовлюється необхідністю розроблення конкретних рекомендацій стосовно інтеграції морської інфраструктури України до ЄС, як чинника підвищення якості морських портів та збільшення зовнішньоторговельного потенціалу та засобу підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України в умовах євроінтеграції.

Метою роботи є поглиблення теоретичних основ дослідження морської інфраструктури в умовах євроінтеграції та визначення напрямів розвитку якості морської інфраструктури України, а також розроблення науково-практичних рекомендацій стосовно стратегічних напрямів покращення конкурентоспроможності морської інфраструктури України та інкорпорація до морського єдиного вікна Європейського Союзу.

Для досягнення викладеної мети дослідження в роботі ставляться наступні **задачі**:

- дослідити сутність та принципи та фактори розвитку морської інфраструктури;
- проаналізувати конкурентоспроможність морських торговельних портів України;
- виокремити стратегічні напрями посилення конкурентоспроможності морської інфраструктури України в умовах євроінтеграції.

Об'єктом дослідження є морська транспортна інфраструктура України.

Предметом дослідження є аналіз конкурентоспроможності морської інфраструктури України на основі подальшої інтеграції до ЄС.

Інформаційною базою є роботи провідних закордонних та вітчизняних

вчених щодо вивчення теоретичних основ морської інфраструктури, інформаційні ресурси мережі Інтернет, дані офіційного сайту ВЄФ, Міністерства інфраструктури України та Державної прикордонної служби України, результати власних спостережень та досліджень автора.

Структура роботи: робота складається зі вступу, 3 розділів (у тому числі 4 таблиць і 4 рисунків), висновків, список використаної літератури (21).

Розділ 1. Сутність, принципи та фактори розвитку морської інфраструктури

На сучасному етапі розвитку глобальної економіки суттєво збільшується роль інфраструктури як фактору, що сприяє функціонуванню та впливає на еволюцію усієї економіки. Інфраструктура набуває значного значення в усьому репродуктивному процесі через використання вагової частки інвестиційних та трудових ресурсів, сприяє подальшому поглибленню міжнародного поділу праці, інтенсифікації інтеграційних процесів у глобальному господарстві.

Транспортна інфраструктура зайняла одне із провідних місць в економічному розвитку країни. Стан і розвиток транспортної інфраструктури впливає на ефективність функціонування національної економіки в цілому, також є найважливішою умовою для інтеграції у світове господарство.

Транспортування вантажу морським видом транспорту є найдешевшим видом транспорту, що підходить для переміщення важких і габаритних товарів на великі відстані. Основними перевагами доставки товару морським транспортним засобом є [1]:

- більш низька собівартість в порівнянні з іншими видами транспорту. Будівництво великотоннажних судів дає «ефект масштабу»: чим більше вантажопідйомність судна, тим дешевше доставка одиниці товару;

- висока вантажопідйомність. Жоден вид наземного або повітряного транспорту не в стан за один раз перевезти стільки вантажів, як морське судно;

- практична відсутність обмежень на габарити вантажів і пропускну здатність морського транспорту. Навіть якщо параметри портів (наприклад, глибина) не дозволяють великотоннажних судну підійти до берега, використовуються сучасні технології перевантаження товарів у відкритому морі або на рейді;

- уніфіковані стандарти. Сучасні судна будуються за єдиними нормативами, що істотно прискорює процеси навантаження і розвантаження;

- використання контейнерів для морських перевезень захищає вантаж не тільки від злочинних посягань та випадкових пошкоджень, але і від несприятливих впливів природи;

- єдине правове поле. Морські транспортні перевезення регулюються єдиними міжнародними документами – Брюссельської і Афінської конвенціями;

- екологічність. Морський вид транспорту є одним з екологічних видів транспорту, так як вуглеводневі викиди на транспорті становили всього 3% від загального обсягу викидів (наприклад: легковий автотранспорт 6%, вантажний транспорт – автомобільний і залізничний 4%) [2].

До основних недоліків перевезення вантажу морським видом транспорту можна віднести: тривалий період доставки, який обумовлений специфікою транспортного засобу, географічними особливостями і погодно-кліматичними умовами; технологічні складнощі вантажно-розвантажувального комплексу; залежність від пропускної здатності портів, каналів та інших споруд; значні капіталовкладення [1].

В сучасній літературі поняття морська інфраструктура не відокремлюється від поняття «транспортна». Таким чином, під морською інфраструктурою прийнято розуміти частину транспортної та виробничої інфраструктури, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні [3 – 7].

При цьому поняття морської транспортної інфраструктури ототожнюється із поняттям морські порти. Так, на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України зазначено «Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам

залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку» [8].

Важливе значення для морського транспорту має точкова інфраструктура, тобто морські порти. Їх початкове розташування визначає напрямки водних доріг, так як всі морські акваторії принципово використовуються з комунікаційною метою. Окремі водні дороги, що з'єднують порти створюють лінійну інфраструктуру цієї галузі транспорту. Елементом, що з'єднує точкову інфраструктуру морського транспорту з його лінійною інфраструктурою є портова акваторія, на території якого знаходяться: Рейд порту, аванпорт, канали та портові басейни.

Однак, ототожнення морської інфраструктури з портами має протиріччя із змістом поняття транспортна інфраструктура, тобто не визначає організаційно-економічних, соціальних та юридичних умов її функціонування, недостатньо виокремлює структурні елементи.

Морську інфраструктуру прийнято розглядати з позиції функціональності. Морська інфраструктура, як елемент транспортної, поєднує всі регіони та континенти, що є невід'ємною частиною для забезпечення цілісності та єдності світового економічного простору. Виходячи з цього можна виділити такі специфічні особливості морської інфраструктури:

- сумісність з іншими системами макросередовища й мікросередовища;
- цілеспрямованість, що надає можливість побудови дерева цілей соціально-економічної діяльності;
- пріоритет системних інтересів над інтересами кожного елемента, що забезпечує цілісність і послідовний розвиток системи морської інфраструктури, оптимальне використання її потенціалу;
- синергічність, коли ефективність системи не дорівнює механічній сумі ефективності її підсистем, оскільки позитивний ефект синергії досягається за умови не протидії підсистем;
- адаптивність транспортної інфраструктури до мінливого середовища, що дозволяє зберегти своє існування за значних змін у зовнішньому середовищі;

- здатність здійснити розширене відтворення. Масштаб і ефективність відтворювальних процесів визначається зрілістю системи та здатністю втримувати якісні зміни. Перехід до більш високої якості означає розвиток системи управління. Відтворення на новому якісному рівні за рахунок власних ресурсів – основна властивість економічної системи. Такий процес можна назвати інтенсивним розширеним відтворенням [9].

Особливості розвитку світової економіки чітко засвідчують взаємозалежність наявності розвиненої морської інфраструктури країни та її місця у міжнародній торгівлі.

Морська інфраструктура є сполучною ланкою між різними видами транспорту, які забезпечують реалізацію національної транспортної політики, сприяють зміцненню міжнародних зв'язків, розвитку зовнішньої та внутрішньої торгівлі, транспортному суверенітету країни.

Таким чином, морська інфраструктура – це термін, використовуваний для опису колективних інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем та послуг, розташованих в межах авкаторіально-територіального простору, які сприяють морській комерційній діяльності. До них відносяться порти, морські шляхи, доки, причали, склади і так само і стивідорів та інші, які займаються стикуванням та завантаженням (розвантаженням) вантажу.

Враховуючи те, що морська інфраструктура є важливим елементом, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так і зовнішніх вантажопотоків, а також виступає сучасною умовою стимулювання розвитку вантажних перевезень, пропонуємо фактори розвитку морської інфраструктури і виділення їх в межах конструктивного та деструктивного характеру (рис. 1.1).

Так, до складу факторів, що створюють сприятливі умови для розвитку морської інфраструктури або фактори конструктивного характеру пропонується включити такі (рис. 1.1):

- 1) Інтероперабельність глобального морського простору необхідного для забезпечення сталого зростання обсягів морських перевезень, збільшення

інвестицій в інфраструктуру, вдосконалення спостереження за морськими суднами і управління ризиками, пов'язаними з кібербезпекою.

2) Подальша глобалізація ділового сектора та бар'єри на шляху доступу до внутрішніх ринків (наприклад, митний огляд) в секторі морського транспорту.

3) Необхідність фінансування заходів з адаптації інфраструктури портів і транспортного сполучення з внутрішніми районами країн.

4) Можливими змінами в маршрутах морських перевезень в результаті появи нових або розширення існуючих міжнародних каналів (наприклад, розширення існуючих Суецького і Панамського каналів, а також згадувані вище нові пропозиції, що стосуються Нікарагуанського каналу і каналу на перешийку Кра).

5) НТП на морську інфраструктуру має ухил у бік автоматизації, удосконалення управління транспортним процесом, розроблення новітніх транспортних технологій.

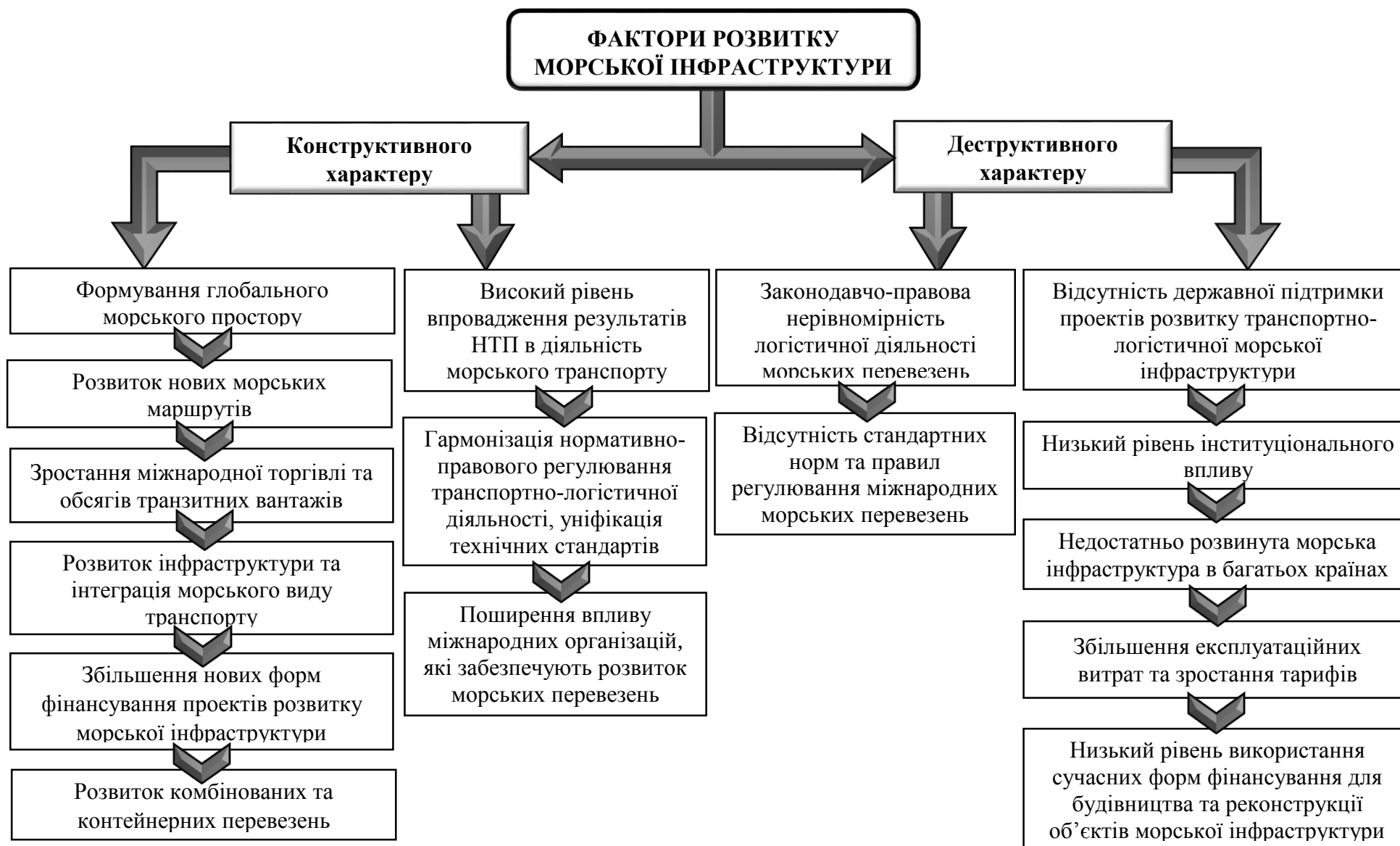
До факторів деструктивного характеру віднесено (рис. 1.1):

1) Дефіцит коштів у національних бюджетах, що обмежують можливості для державного фінансування морської інфраструктури.

2) Нестійкість цін на енергоносії, формуванням нового енергетичного ландшафту і переходом до альтернативних видів палива.

3) Невизначена геополітична обстановка та її вплив на мінливість логістичних ланцюжків поставок.

Таким чином, розвиток глобальної економіки має значний вплив на розвиток транспортної інфраструктури. Транспортна складова завжди була важливим елементом супроводу глобалізаційних процесів, пов'язаних з поєднанням окремих ринків та галузей виробництва. У сучасних умовах, морська інфраструктура є важливою підсистемою транспортної системи в цілому, цю категорію інфраструктури слід розглядати в нерозривному зв'язку з її економічним призначенням, характером діяльності та виконуваними функціями.



Джерело: складено автором на основі [10 – 13]

Рисунок 1.1 – Фактори розвитку морської інфраструктури

Розділ 2. Оцінка конкурентоспроможності морської інфраструктури України

Конкурентоспроможність є головним показником стану економіки країни і перспектив її розвитку. Проблема підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України безперечно виникає з точки зору використання державою свого транзитного потенціалу. Ще це питання аналізується як елемент організаційних проектів розвитку морської інфраструктури.

Одним з головних показників конкурентоспроможності країни в цілому та окремих її структур є Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index). Щорічно Всесвітній економічний форум (WEF) складає індекс конкурентоспроможності і один із показників є якість інфраструктури, в який входить і показник якості морських портів країни, й видає за результатами своїх досліджень звіт – The Global Competitiveness Report.

Аналізуючи індекс конкурентоспроможності України за 2010 – 2016 рр., можна зробити висновок, що за показником якість морських портів країна опиняється на низьких позиціях (табл. 2.1).

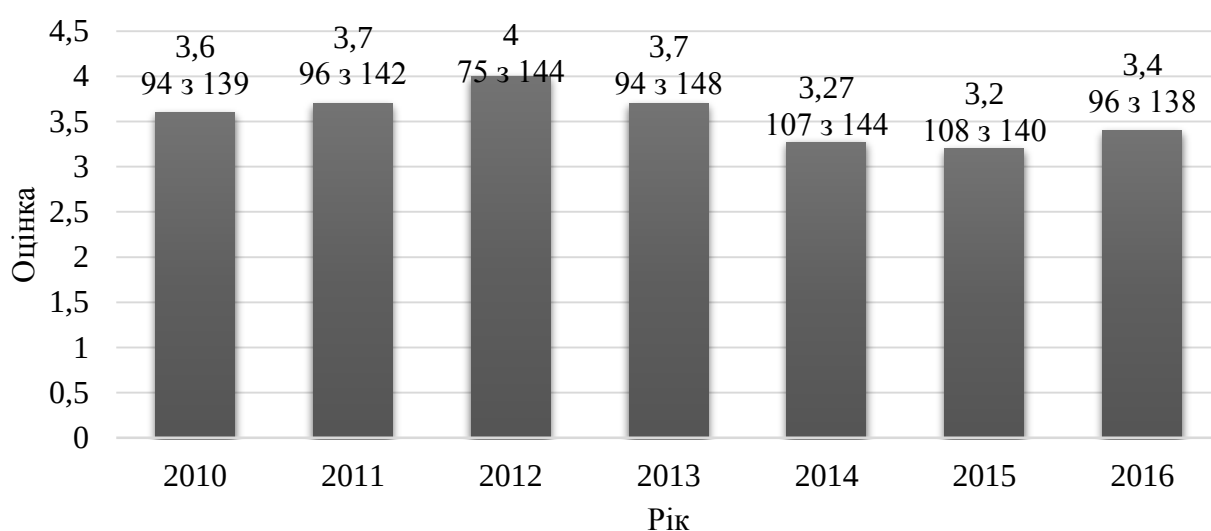
Таблиця 2.1 – Якість морських портів України за період 2010 – 2016 рр. за методикою WEF

Рік / Кількість аналізованих країн	Оцінка	Місце	Сусідні країни по рейтингу
2010 р. / (з 139 країн)	3,6	94	Російська Федерація, Замбія
2011 р. / (з 142 країн)	3,7	96	Малі, Російська Федерація
2012 р. / (з 144 країн)	4	75	Малі, Гана
2013р. / (з 148 країн)	3,7	94	Перу, Бенін
2014 р. / (з 144 країн)	3,27	107	Танзанія, Парагвай
2015 р. / (з 140 країн)	3,2	108	Словацька Республіка, Коста-Ріка
2016 р. / (з 138 країн)	3,4	96	Кабо Верде, Чеська Республіка

Джерело: складено автором на основі [14]

Аналізуючи динаміку якості морських портів України за останні 7 років, необхідно відмітити, що вона мала тенденцію до збільшення у 2010 – 2012 рр.,

так у 2012 році Україна посіла 75 місце з 144 та отримала оцінку 4, що на 0,4 бали більше і це 19 позицій вище 2010 року. Починаючи з 2012 р. спостерігається спад, так у 2013 р. Україна посіла 94 місце з оцінкою 3,7, що на 0,3 бали менше попереднього року. У наступному 2014 р. ситуація не змінилась і України втратила 13 позицій і посіла 107 місце з 144 країн. У 2015 р. якість морських портів опустилась на 108 місце, але у 2016 р. даний показник покращився і Україна піднялася на 12 позицій і посіла 96 місце з 138 країн світу з оцінкою 3,4 (рис. 2.1).



Джерело: складено автором на основі [14]

Рисунок 2.1 – Якість морських портів України за методикою WEF

Також одним з найвідоміших показником є індекс обслуговування лінійним судноплавством, який складається органом Генеральної асамблеї ООН – ЮНКТАД (табл. 2.2).

З таблиці 2.2 видно, як саме змінювалось місце України за період з 2010 по 2016 роки. Так починаючи з 2010 р. Україна отримувала не дуже високу оцінку і з кожним наступним роком цей показник погіршувався, але якщо взяти до уваги місце в рейтингу, то найгірші місця були у 2010 р. – 52 місце, 2011 р. – 54, 2012 та 2015 рр. – 49.

Таблиця 2.2 – Індекс обслуговування лінійним судноплавством України (ЮНКТАД)

Рік	Пункт індексу	Місце (з 237 країн)	Сусідні країни по рейтингу
2010	21,06	52	Російська Федерація, Перу
2011	21,35	54	Румунія, Перу
2012	24,47	49	Індонезія, Маврикій
2013	26,72	48	Індонезія, Пакистан
2014	27,72	47	Індонезія, Пакистан
2015	30,06	49	Кот д'Івуар, Маврикій
2016	31,37	48	Хорватія, Еквадор

Джерело: складено автором на основі [15]

На конкурентоспроможність морської інфраструктури України впливають різнопланові об'єктивні і суб'єктивні чинники і обставини. Посеред них можна виділити такі, як наявність природних ресурсів, суспільна продуктивність праці, ставлення до праці та освіти, модель соціально-політичного та економічного розвитку країни і окремих регіонів, економічна політика, міждержавні та громадянські конфлікти, зовнішня допомога, економічні зв'язки та інше.

Потрібно визнати, що Індекс глобальної конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index) аналізує тільки матеріально-технічну базу морських портів, але, на наш погляд, також необхідно враховувати і кількісні показники, такі як експорт, імпорт, транзит, вантажообіг, кількість оброблених суден та інші. Тому, що кількісні показники можуть продемонструвати як ефективно працює портова галузь в цій країні та наскільки рентабельним є порт незважаючи на його технічну оснащеність.

Зокрема, в табл. 2.3 надані статистичні показники по ряду впливових на рівень конкурентоспроможності морської інфраструктури України факторів з відповідними позначками x_i , де $i = 1, 2, 3, 4$, які потрібні для проведення кореляційно-регресійного аналізу даних параметрів з ціллю встановлення тісноти зв'язку та побудування економетричної моделі, яка відображає властивості зазначеної взаємозалежності, якщо подібна існує.

У табл. 2.3 надані вихідні дані по кожному факторному показнику, які відповідають умовам закону нормального розподілу, а саме: з ймовірністю

0,997 максимальні і мінімальні значення факторних (x_i) і результативного (y) ознак підкоряються умовам попадання їх у відрізки:

$$[\bar{y} \pm 3\sigma_y]; [\bar{x} \pm 3\sigma_x], \quad (2.1)$$

де, $\sigma_x = \sqrt{\bar{x}^2 - x^{-2}}$, $\sigma_y = \sqrt{\bar{y}^2 - y^{-2}}$ – середнє відхилення факторної та результуючої ознаки.

Таблиця 2.3 – Початкові дані для виявлення кореляційної залежності рівня конкурентоспроможності морської інфраструктури України від зазначених факторів x_i

Роки	у – Якість морських портів (WEF)	x_1 – Експорт, тис. т	x_2 – Імпорт, тис. т	x_3 – Транзит, тис. т	x_4 – Вантажообіг внутрішнього сполучення, тис. т
2010	3,6	84 037,60	17 440,60	44 185,20	2 470,30
2011	3,7	84 895,00	19 417,40	47 599,20	3 240,40
2012	4	96 848,10	16 493,70	38 780,60	1 844,20
2013	3,7	100 115,13	17 965,06	27 224,46	2 873,38
2014	3,27	103 067,27	15 932,23	20 338,82	3 457,25
2015	3,2	103 942,61	17 958,75	15 904,24	6 840,56
2016	3,4	100 202,46	15 976,45	10 328,85	5 238,20

Джерело: складено автором на основі [14; 16]

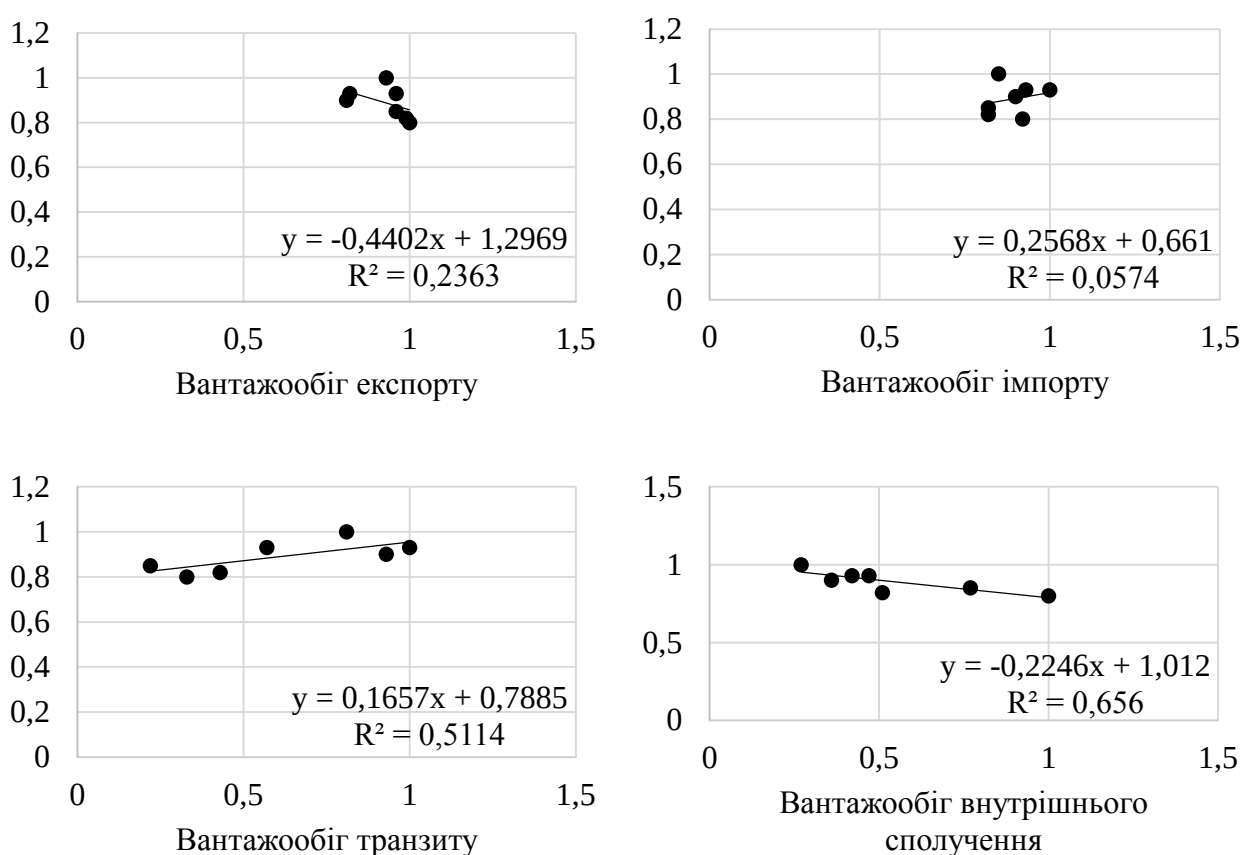
Для визначення максимальної величини коефіцієнта кореляції одного з факторів (x_i) доцільно використати метод сум. На основі вихідних даних зробимо нормалізацію даних по роках та розрахуємо стандартизовані коефіцієнти (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 – Матриця стандартизованих коефіцієнтів

Роки	у – Якість морських портів (WEF)	x_1 – Експорт, тис. т	x_2 – Імпорт, тис. т	x_3 – Транзит, тис. т	x_4 – Вантажообіг внутрішнього сполучення
2010	0,9	0,81	0,9	0,93	0,36
2011	0,93	0,82	1	1	0,47
2012	1	0,93	0,85	0,81	0,27
2013	0,93	0,96	0,93	0,57	0,42
2014	0,82	0,99	0,82	0,43	0,51
2015	0,8	1	0,92	0,33	1
2016	0,85	0,96	0,82	0,22	0,77

Джерело: складено автором

Відповідно з методикою реалізації кореляційно-регресійного аналізу, на базі побудованих кореляційних полів (рис. 2.2) можна зробити висновки, що тіснота зв'язку підтвердилася між результативним показником (y) та вантажообіг транзиту (x_3) і вантажообіг внутрішнього сполучення (x_4). Даний висновок підтверджується кореляційними коефіцієнтами детермінації R^2 , що наближаються до 1 (відповідно, для предикторів x_3 та x_4 доволі високі показники $R^2 = 0,51$ та $R^2 = 0,66$).



Джерело: складено автором

Рисунок 2.2 – Кореляційні поля залежності індексу якості морських портів України від факторів x_i (побудовані прийомами інструментарію табличного процесора Excel)

За даними рис. 2.2 варто відзначити, що фактор вантажообіг експорту (x_1) не засвідчив свого впливу за досліджуваний період. Отож, коефіцієнт

детермінації тісноти зв'язку $R^2 = 0,24$ при лінійній формі залежності наближається до нуля, це дуже слабка кореляція, тому не беремо її до уваги.

Розвиток транзитного потенціалу України має бути одним з найважливіших елементів стратегії сталого економічного зростання. За умов ефективного управління внутрішніми сполученнями та транзитними можливостями підвищення конкурентоспроможності держави можливо, як за економічним напрямом, так і в сфері соціального розвитку та національної безпеки. У цьому зв'язку морська інфраструктура України має потужний потенціал, який повинен в подальшому використовуватиметься в повному обсязі для підвищення рівня національної економіки.

Можна зробити висновок, що при розрахунку індексу конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури необхідно враховувати кількість та обсяг товарних потоків, що в змозі обробляти порти тієї чи іншої держави з урахуванням географічних умов її розміщення. За допомогою кореляційного і графічного методу були встановлені не тільки рівень щільності зв'язків зазначених факторів, а й форми, які мають гетерогенний характер і спонукають для угруповання факторів відповідно до типів регресійних форм їх впливу на результативний показник.

Розділ 3. Стратегічні напрями посилення конкурентоспроможності морської інфраструктури України в умовах євроінтеграції

У сучасному глобалізованому світі Україна як незалежна європейська країна набуває особливого значення як морська держава, на підставі просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі в всесвітній та регіональній системах міжнародних взаємозв'язків. Україна досягла цього статусу, завдяки вагомому внеску у розвиток мореплавства та дослідження Світового океану, а ще, внаслідок сприятливого географічного розташування, а саме, протяжності морського узбережжя та великій площі свого водного простору.

Доцільним є обґрунтування розвитку конкурентоспроможності національної морської інфраструктури, її галузевої інфраструктури, сегменти та види морекористування в умовах наростаючого нестачі природних ресурсів, а також послуг морського походження або морського призначення тощо.

Для нормального функціонування інноваційних механізмів в Україні, потрібно модернізувати та може й реструктурувати морську інфраструктуру. Найбільш ефективний спосіб реалізації подібного підходу є потужна інвестиційна та податкова підтримка, а також результативне державне регулювання морської діяльності, форсування вдосконалення морської інфраструктури України за допомогою запровадження перспективних здобутків науково-технічного прогресу, технологічних та організаційних інновацій, сприяння сталості зовнішньоекономічних інтересів суб'єктів морської галузі України на світовій арені.

До стратегічних заходів формування конкурентоспроможної у світі національної морської інфраструктури належать:

1) створення інноваційної та технологічної бази портової діяльності, також запровадження організаційних та технологічних інновацій в морську інфраструктуру України;

2) поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування та палаталізація наслідків від морських стихійних лих тощо;

3) створення спеціальної інфраструктури морекористування (логістика, гідрографія та океанографія, гідрометеорологія, геодезія, морська картографія, навігація тощо);

4) створення кадрового потенціалу морської інфраструктури, зокрема збільшення престижу морських професій, реалізація системи заходів, цілеспрямованих на забезпечення рівноваги між попитом та пропозицією відносно спеціалістів морських професій на ринку праці;

5) піднесення туристично-рекреаційного комплексу (круїзний, екологічний, культурно-пізнавальний, паломницький, науковий та науково-

експедиційний, екстремальний, проведення конференцій та семінарів, спортивний, лікувальний і загальнооздоровчий туризм);

6) забезпечення екологічної безпеки приморських територій та акваторій, беручи до уваги ліквідацію накопиченого збитку навколишньому середовищу;

7) збереження морської культурно-природної спадщини, зокрема популяризування морської спадщини, інформаційно-просвітницька, наукова та видавнича діяльність, розвиток морських меморіалів, музеїв, архівів, бібліотек, колекцій, історичних міст, поселень та фортифікаційних споруд, інших рухомих й нерухомих об'єктів історико-культурної спадщини [17].

Головними стратегічними пріоритетами розвитку конкурентоспроможності морської інфраструктури України мають стати:

1) відродження національного судноплавства за допомогою створення міжнародного (другого) реєстру (реєстру) суден з метою залучення під Державний прапор України суден (вітчизняних та іноземних судновласників);

2) поліпшення управління морською інфраструктурою шляхом координації міністерств, які втілюють морську діяльність та місцевих органів виконавчої влади;

3) посилення міжрегіональної кооперації між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у сфері сприяння розвитку транспорту та стимулювання розвитку транспортної інфраструктури;

4) підвищення конкурентоспроможності морських торговельних портів за допомогою створення регіональних логістичних центрів у ключових морських транспортних вузлах з метою оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портових кластерів, які поєднують підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, а ще із різними сервісними послугами стосовно вантажів, суден та портів;

5) покращення митно-тарифної політики з ціллю залучення транзитних вантажів та збільшення внутрішнього сполучення (зменшення тарифів

на перевезення залізничним транспортом, спрощення процедури митного оформлення тарифних вантажів);

6) вдосконалення інфраструктури внутрішніх водних шляхів, та переорієнтація комбінованих транзитних перевезень за напрямком «ріка-море»;

7) покращення організації охорони та супроводу товарів, які транспортуються транзитом через митну територію України, розробка та введення економічно обґрунтованих тарифів;

8) розроблення та здійснення заходів стосовно інкорпорації України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі морської інфраструктури та вступу до міжнародних транспортних організацій з формулюванням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією морської інфраструктури України до транспортних систем ЄС та подальшим розвитком транзитних перевезень;

9) удосконалення транспортної інфраструктури приморських регіонів (приведення існуючих транспортних шляхів держави у відповідність з міжнародними стандартами);

10) створення ефективної інфраструктури управління суднобудівною та судноремонтною індустрією через створення регіонального кластеру на базі Миколаївської області, що дасть змогу поглибити капіталізацію та підвищити конкурентоспроможність галузі.

Для досягнення стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України необхідно реалізувати ряд механізмів, за основними напрямами: законодавчі, економічні, технічні, інституціональні та екологічні (рис. 3.1).

Реформи в законодавчій сфері, що мають бути прийняті з ціллю здійснення державної транспортної стратегії та імплементації директив ЄС:

1. Гармонізація національного законодавства з актами Європейського Союзу.

2. Імплементация Стратегії виконання Україною своїх обов'язків та зобов'язань як держави прапора, порту та прибережної держави.

3. Забезпечення здійснення документів ІМО.

4. Прийняття Морської доктрини до 2038 року.

5. Приведення нормативно-правових актів у напрямку безпеки у відповідність із стандартами, нормативами та директивами ЄС.

6. Реформування системи державного контролю за безпекою судноплавства маломірних та малих суден.

Для забезпечення сталого економічного розвитку в морській інфраструктурі України варто реалізувати наступні заходи:

1. Розробка та затвердження сучасних методів розрахунку складових тарифів на морські транспортні послуги.

2. Зростання обсягів транспортування вантажів морською територією України, шляхом створення конкурентного середовища.

3. Часткова переорієнтація вантажних перевезень на внутрішній водний транспорт.

4. Залучення інвестицій у розвиток морської транспортної інфраструктури, рухомого складу, підвищення якості надання послуг.

Для формулювання інноваційної та технічної бази морської діяльності необхідно реалізувати:

1. Запровадження сервісу електронного надання адміністративних морських послуг.

2. Запровадження полегшених умов реєстрації суден під Державним прапором України.

3. Введення інноваційних рішень та найкращих міжнародних практик реалізації митних та інших контрольних процедур під час здійснення морських перевезень.

4. Відновлення роботи судноремонтних та суднобудівельних підприємств.

5. Погодження технічних вимог річкових інформаційних систем України із вимогами європейських стандартів.

6. Надійне функціонування гідротехнічних споруджень на внутрішньому водному транспорті.

7. Створення національного сегменту системи обміну інформацією стосовно руху суден і діяльності суб'єктів господарювання у галузі морського судноплавства.

Інституційна реформа та ефективність управління повинна здійснюватися за наступними напрямками:

1. Реструктуризація Міністерства інфраструктури України, служб та агентств.

2. Впровадження принципів корпоративного управління.

3. Зниження людського фактору, корупційних ризиків та усунення конфліктів інтересів.

4. Оприлюднення відкритих даних та подальше впровадження реформи системи електронних закупівель.

5. Впровадження електронного врядування та ERP (інформаційна система для ідентифікації і планування всіх ресурсів підприємства, які необхідні для здійснення продажів, виробництва, закупівель і обліку в процесі виконання клієнтських замовлень).

Екологічна безпека на морському транспорті гарантуватиметься шляхом:

1. Прийняття Плану заходів зі зниження впливу морської інфраструктури на довкілля, яка позитивно корелюється із запровадженням енергозберігаючих технологій, використанням альтернативних моторних палив, регенерацією та розширенням перспектив використання електротранспорту.

2. Здійснення комплексу регуляторних та фіскальних заходів, приміром, впровадження міжнародних екологічних засад для морських транспортних засобів, поліпшення механізму застосування альтернативних моторних палив, диференціація оподаткування морських транспортних засобів залежно від енергоефективності й екологічної безпечності.

3. Створення на базі нотифікованої ООН технічної служби України науково-дослідницького випробувального центру перспективних технологій

безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного морського транспорту.

4. Формулюванням суб'єктів, відповідальних за реалізацію аварійно-рятувальних заходів, заходів з ліквідації розливів нафтопродуктів та інших наслідків забруднюючих речовин у зоні відповідальності України [18].

Сукупність всіх вище перерахованих механізмів підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України обумовлюють застосування інструментів, що є пріоритетними для збільшення каботажного та транзитного вантажообігу (рис. 3.1).

За таких умов, імплементація ІСПС в Україні узгоджується міжвідомчою робочою групою, до складу якої увійшли представники влади та бізнесу. Ціллю ІСПС є зменшення паперового документообігу при реалізації всіх операційних процедур в порту, який стосується обробки суден, оформлення вантажів, контрольованої безпеки руху товарів та транспортних засобів за межі порту, прискорення та спрощення процедур контролю без шкоди до їх форм, обсягів, встановлених законодавством, та якості.

Практичний досвід оформлення документів із застосуванням ІСПС демонструє, що суб'єкти господарювання та державні органи, при використанні тільки одного із модулів системи – електронного наряду, одержали потужний механізм для консеквентного запровадження спрощень транспортних операцій та контрольних процедур на різноманітних технологічних етапах обробки зовнішньоекономічних вантажів в порту, що визначає актуальність та доцільність її введення в морських портах України, з максимальним поширюванням на заходи проходження формальностей [19].

Наразі «Адміністрація морських портів України» застосовує заходи для запровадження інформаційної системи «Морського єдиного вікна» державної форми власності на базі Директив ЄС 2010/65, 2002/59 та Поправки 2016 року до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. Основним напрямом «Морського єдиного вікна» є спрощення та узгодження адміністративних заходів шляхом оптимізації формальностей

з надання даних та передачі інформації в електронному виді під час транспортування із застосовуванням об'єктів морського транспорту.

Пертурбації, які відбулись в державному законодавстві у напрямку електронного обміну інформацією і електронного документообігу, наявність правових засад для електронного цифрового підпису, електронного декларування товарів, набуття практичного досвіду в проходженні таких формальностей суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, своєчасно об'єктивно обумовили потребу запровадження результативної інформаційної системи портового співтовариства, якою і є ІСПС для портів України.

Головними стратегічними цілями для морської інфраструктури України щодо впровадження «Морського єдиного вікна» мають бути:

1. Стати вузловою точкою в торгівлі по міжнародним транспортним коридорам.
2. Відповідати міжнародним стандартам безпеки та спрощення методів торгівлі.
3. Створення умов, які сприятимуть підвищенню економічної конкурентоспроможності портових операторів.
4. Підвищити конкурентоспроможність країни (рейтинг в міжнародній торгівлі та інвестиційному кліматі) [20].

Щоб досягти цих цілей необхідно: опрацювати та впровадити додаткові механізми спрощення щодо фінансування за створення та запровадження Національного Єдиного вікна, зокрема через міжнародну технічну та фінансову допомогу; у заходах різних ініціатив Єдиного Вікна в Митних, Морських і портових Системах здійснювати інтероперабельність всіх цих систем в межах ланцюга поставок від постачальника до замовника через подання та обмін інформацією та документами у вигляді електронного запису на основі наявних стандартів та форматів.

Отже, такий напрям є більш результативним методом швидкісної модернізації при значному зменшенні ризиків та безсумнівному позитивному впливі, що позначається в збільшенні вирішальних показників роботи морської



Джерело: складено автором на основі [8]

Рисунок 3.1 – Стратегічні напрями покращення конкурентоспроможності морської Інфраструктури України

інфраструктури та поліпшенням їх технічних можливостей та конкурентоспроможності.

Також, варто здійснити роботи з днопоглиблення підхідного каналу та акваторії в портах, що зумовитиме:

1) перспективу приймати цілком завантажені великогабаритні нафтові танкери та суховантажні балкери;

2) за продати другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) річки Дунай – Чорне море;

3) у співпраці з Румунією побудувати поромну переправу через річку Дунай у нижній частині течії.

Таким чином, зростає пропускна здатність каналу Дунай – Чорне море, та як наслідок, збільшується вантажопотік, який сприяє сполученню Транс'європейської транспортної мережі з українською національною мережею та МТК №7, який проходить через територію України.

Здійснення фундаментальної та комплексної Угоди про асоціацію з ЄС визначає протягом 10-15 років перехідного періоду реалізувати укладання і виконання двосторонніх договорів між Україною та країнами Європейського Союзу про співробітництво, зокрема у сфері транспорту, які мають реалізовуватися приймаючи до уваги постійні перетворення європейської транспортної політики під дією сучасних тенденцій та форсованого розвитку міжнародної торгівлі.

До основних напрямів співпраці України та ЄС у транспортній сфері належать:

1) піднесення транспортної інфраструктури України та інтеграція до європейської транспортної системи;

2) підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури та пристосування до національного законодавства за допомогою проекту ЄК TWINNING;

3) удосконалення та реконструкція основних фондів та рухомого складу транспорту.

Видатки на інтеграційний процес залежить, від необхідності перетворення рівня транспортних послуг, транспортної інфраструктури до міжнародних стандартів, сприяння конкурентоспроможності транспортних компаній, які функціонують на території України, утворення та впровадження нової регуляторної та законодавчої бази. [21]

Таким чином, вигода, отримані Україною від транспортної інтеграції з ЄС, будуть як прямими: зростання обсягу перевезень та експорту транспортних послуг, удосконалення транспортної інфраструктури, підвищення перспектив доступу до ринків збуту, надходження капіталу, сприяння бюджетній політиці, прямі поставки ресурсів з країн ЄС. Так і непрямыми: перерозподіл вантажо- та пасажиропотоків, поліпшення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств, вдосконалення розподілу продуктивних факторів, підвищення стандартів надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту, зменшення перешкод у співпраці з країнами ЄС.

ВИСНОВКИ

У роботі на основі аналізу теоретико-методичних положень та практичної діяльності морської інфраструктури було вирішено наукове завдання стосовно дослідження теоретичних засад розвитку морської інфраструктури та визначення стану конкурентоспроможності морської інфраструктури України. Запропоновано науково-практичні рекомендації відносно посилення конкурентоспроможності морської інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Дослідження дозволило зробити такі висновки теоретичної, методичної та практичної спрямованості:

1. У результаті дослідження було визначено, що морська інфраструктура є стратегічним національним об'єктом та морські порти є центрами соціально-економічної та підприємницької діяльності. Таким чином, морська інфраструктура – це термін, використовуваний для опису колективних інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем та послуг, розташованих в межах авкаторіально-територіального простору, які сприяють морській комерційній діяльності.

2. Морська інфраструктура забезпечує обслуговування внутрішніх та зовнішніх вантажопотоків, а також виступає умовою для розвитку вантажних перевезень, тому було сформовано фактори розвитку морської інфраструктури та розділено їх в межах конструктивного та деструктивного характеру.

До факторів конструктивного характеру враховуються: пертурбація в маршрутах морських перевезень в результаті появи нових або розширення існуючих міжнародних каналів; необхідність фінансування заходів з розвитку інфраструктури портів та транспортного сполучення з внутрішніми районами країн; впровадження результатів НТП в морську інфраструктуру, удосконалення управління транспортним процесом, розробка сучасних транспортних технологій; інтероперабельність глобального морського простору для збільшення вантажопотоків, зростання інвестицій, вдосконалення спостереження за морськими суднами та інші.

До факторів деструктивного характеру віднесено: недостатнє державне фінансування морської інфраструктури; невизначена геополітична обстановка, яка впливає на мінливість логістичних напрямів транзитних та каботажних вантажопотоків; відсутність міжнародних норм, які регулюють морські перевезення; збільшення експлуатаційних витрат за зростання тарифів та інші

3. На основі аналізу якості морських портів України за методикою WEF та вантажообігу морських торговельних портів України було розраховано кореляційно-регресійну залежність, яка засвідчила тісноту зв'язку між результативним показником – якістю морських портів та вантажообігом транзиту і внутрішнього сполучення. Тому розвиток каботажу та транзитного потенціалу України мають бути одними з основних елементів сталого економічного зростання. За умов ефективного управління внутрішніми сполученнями та транзитними можливостями підвищення конкурентоспроможності держави можливо, як за економічним напрямом, так і в сфері соціального розвитку та національної безпеки.

4. Запропоновано стратегічні напрями посилення конкурентоспроможності морської інфраструктури України, які необхідно реалізовувати за допомогою таких механізмів: законодавчі, економічні, технічні, інституціональні, екологічні та сукупність всіх цих механізмів обумовлюють застосування інструментів, що є пріоритетними для збільшення каботажного та транзитного вантажообігу, таких як імплементація ІСПС, запровадження інформаційної системи «Морського єдиного вікна» та виконання національного сегменту SafeSeaNet. Визначено пріоритетні напрями розвитку: підготувати нормативно-законодавчу базу для державно-приватного партнерства у сфері морського транспорту, збільшити потужність морських портів, підтримати обмін електронними даними з портами та іншими органами, сприяти лібералізації ринку річкового транспорту, зробити інвестиції у морську інфраструктуру більш рентабельними й ефективними та інші.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Офіційний сайт Флот 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://flot2017.com>.
2. Офіційний сайт Rocky Mountain Institute – Carbon War Room [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.rmi.org/carbon-war-room/>
3. Шибя О. А. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шибя // Вісник Львівського університету. Серія «Міжнародні відносини». – 2016. – № 39. – С. 286-296.
4. Prysiazniuk Y. I. The impact of investment in transport infrastructure on economic growth of member of the European Union / Prysiazniuk Y. I., Shyba O. A. // Economist. International Scientific-Analytical Journal Ivane Javakhishvili Tbilisi State University Paata Gugushvili Institute of Economics. – № 1. – 2017. – P. 6-19.
5. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону» / Г.А. Жовтяк // Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання. – 2011. – № 11. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>.
6. Taotao Deng Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges / Deng Taotao. – Transport Reviews – Volume 33, 2013.
7. Nicholas Crafts. Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity / Nicholas Crafts – Oxford Review of Economic Policy, Volume 25, Issue 3, 1 October 2009, P. 327–343.
8. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>.
9. Садловська І. П. Інфраструктура ринку транспортних послуг: Конспект лекцій для студентів спеціальності 8.03060101 «Менеджмент організацій і адміністрування (за видами економічної діяльності)» / Садловська І. П. – К.: ДЕТУТ, 2014.–152 с.

10. Jonathan Cowie. The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective. Routledge; 1 edition November 1 1, 2009. – 400 p.

11. Садловська І. П. Забезпечення раціонального функціонування механізму стратегічного планування транспортної інфраструктури / І. П. Садловська // Наукові праці ОНАЗ ім. О.С. Попова. – 2012. – Вип. 2. – С. 132–140.

12. Павлюк А. В. Вплив внутрішньоекономічних факторів на державну політику регулювання транспортної системи та управління транспортними процесами в Україні / А. В. Павлюк // Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. – Х. : Вид-во Хар. ПІ НАДУ «Магістр», 2012. – № 2 (42). – 163 – 170 с.

13. Schuckmann S. W., Gnatzy T., Darkow I-L., von der Gracht H. A. (2012). Analysis of factors influencing the development of transport infrastructure until the year 2030 — A Delphi based scenario study. Technological Forecasting and Social Change. 79. pp. 1373-1387.

14. Офіційний веб-сайт World Economic Forum [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.weforum.org>.

15. Офіційний сайт UNCTAD [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

16. Офіційний сайт ЧАО «Центральное грузовое бюро» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruзоoborot_morskikh_torgovykh_portov_za_2015_god/2-1-0-154

17. Волосяк М.В. Потенціал морегосподарського комплексу – резерв економічного розвитку України // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв:НУК – 2014. – № 1 (451).– С.17-23.

18. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (неофіційний текст)» від 10.04.2017 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT3297.html.

19. Імплементация Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості : наукова доповідь / за ред. акад. НАН України В.М.Гейця та чл.-кор. НААН України Т.О.Осташко ; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозів. НАН України". – К., 2016. – 184 с.

20. Офіційний сайт Єдине вікно [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://singlewindow.org/>

21. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / [Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О.]; за ред. Марчіна Свенчіцкі. – Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.