

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І
ТОРГІВЛІ ІМЕНІ МИХАЙЛА ТУГАН-БАРАНОВСЬКОГО
ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАСИЛЯ
СТУСА

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

СТЕПАНЕНКО ВЛАДИСЛАВ ОЛЕГОВИЧ

УДК ([338.49:656]-029:339.137.2):[339.92:061.1ЕС](043)

С79

ДИСЕРТАЦІЯ

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ (на
прикладі морської транспортної інфраструктури)

Спеціальність 051 – Економіка

Галузь знань 05 – Соціальні та поведінкові науки

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело


_____ В. О. Степаненко

Науковий керівник:

Лохман Наталя Володимирівна,
доктор економічних наук, доцент

ВІННИЦЯ – 2022

АНОТАЦІЯ

Степаненко В. О. «Забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції (на прикладі морської транспортної інфраструктури)». – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 – Економіка. – Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського. – Донецький національний університет імені Василя Стуса. – Вінниця, 2022.

У дисертації обґрунтовано теоретико-методичні підходи та розроблено науково-практичні рекомендації щодо забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції (на прикладі морської транспортної інфраструктури).

Узагальнено наукові підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура», що дозволило ідентифікувати його як сукупність усіх видів транспорту і транспортних структур, функціонування яких спрямовано на створення сприятливих умов господарювання та формування організаційно-економічного механізму для забезпечення переміщення людей та вантажу, це дозволяє сформулювати власний погляд на сутність транспортної інфраструктури, як об'єкта забезпечення її конкурентоспроможності.

Запропоновано контур теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, який ґрунтується на взаємозв'язку суб'єктів та об'єктів транспортної інфраструктури і представляє собою реалізацію завдань, принципів, методів та інструментів (фінансових, соціально-економічних, організаційних, технологічних, інформаційних).

Обґрунтовано, що визначальною складовою транспортної інфраструктури є морська транспортна інфраструктура. Запропоновано авторське визначення поняття «морська транспортна інфраструктура», під яким доцільно розуміти сукупність транспортних засобів, колективних інженерно-технічних споруд та

об'єктів, будівель, систем та послуг, розташованих в межах акваторіально-територіального простору, а також нормативно-правове та ресурсне забезпечення, що виконує адміністративно-комерційні функції (планування, організація, координація, контроль, забезпечення фінансової й господарської діяльності об'єкта усіма ресурсами та технічними засобами).

Зазначено, що морська транспортна інфраструктура є важливою частиною єдиної транспортної системи, яка займає важливе місце в національній економіці, оскільки виконує функцію транспортного вузла, що дозволяє забезпечити взаємозв'язок між морем та іншими видами транспорту, створюючи різноманітні економічні відносини між об'єктами та суб'єктами економічних відносин, тому інфраструктура морського транспорту відіграє ключову роль у розвитку економіки країни загалом та визначає конкурентоспроможність транспортної інфраструктури.

У дисертаційній роботі на підставі агрегації інституціональних засад управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України за рівнями управління: мегарівень – міжнародні організації та інтеграційні об'єднання (запроваджують міжнародні конвенції); макрорівень – Уряд України та Міністерство інфраструктури України (реалізують закони, постанови, розпорядження, накази у сфері транспортної інфраструктури, а також формують та реалізують стратегії розвитку); мезорівень – ДП «Адміністрація морських портів» (застосовує кодекси, закони, постанови, накази у сфері морської транспортної інфраструктури, а також морську доктрину та стратегію розвитку морських портів України); мікрорівень – Адміністрація окремого морського порту (розробляє та використовує регламентну документацію порту – статут, внутрішні положення, накази та розпорядження, антикорупційні програми порту, стратегії розвитку порту тощо), обґрунтовано необхідність: узгодження національного законодавства з європейськими вимогами; приведення адміністративних та правових норм до стандартів ЄС; остаточної ратифікації Україною нормативно-правових актів ЄС

щодо порядку морського транспортування, які забезпечать підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

За допомогою кластерного аналізу сформовано 5 груп країн за ступенем конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури: 1 група – «найрозвинутіша МТІ» (Бельгія, Велика Британія, Франція, Іспанія, Німеччина, Нідерланди); 2 група – «добре розвинута МТІ» (Данія, Швеція, Фінляндія); 3 група – «розвинута МТІ» (Греція, Італія); 4 група – «помірно розвинута МТІ» (Естонія, Ірландія, Латвія, Литва, Мальта, Португалія, Польща, Словенія, Хорватія); 5 група – «слабо розвинута МТІ» (Болгарія, Кіпр, Румунія, Україна). Встановлено, що для України найбільший стратегічний інтерес в умовах євроінтеграції становить досвід розвитку МТІ країн-лідерів, тобто країн 1-ї групи.

Розроблено та застосовано алгоритм оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та європейських 1-ї групи (Бельгія, Велика Британія, Франція, Іспанія, Німеччина, Нідерланди), який являє собою логічну послідовність етапів (визначення мети оцінювання; обґрунтування вибору країн-конкурентів; формування системи параметрів впливу на конкурентоспроможність МТІ; стандартизація окремих показників; розрахунок коефіцієнтів вагомості та вагового коефіцієнта; розрахунок інтегрального показника; моделювання інтегрального показника; визначення внутрішніх детермінантів впливу на конкурентоспроможність МТІ України; обґрунтування результативного показника «ефективність морських послуг»; побудова кореляційно-регресійної моделі; узагальнення результатів, за допомогою кореляційних коефіцієнтів детермінації; формування ефективного управлінського рішення щодо забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України). Визначено, що, лідерами за оцінкою інтегрального показника конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є: Велика Британія (7,95), Німеччина (7,76) та Іспанія (6,94). Україна має найнижчий показник (4,99).

Сформовано конфігурацію стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, яка ґрунтується на виділенні чотирьох стратегічних векторів: удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування морської транспортної інфраструктури; оптимізація розвитку морської транспортної інфраструктури України; покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності; забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури. Визначено передумови формування, здійснено оцінку характеристик та проведено регресійний аналіз центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України (Одеський, Миколаївський, Азовський, Дунайський), що дозволило сформулювати напрями підвищення конкурентоспроможності кожного окремого центру розвитку морської транспортної інфраструктури України.

Удосконалено механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, який складається з ключових площин: методологічна площина (принципи, функції, методи); організаційно-ресурсна площина (інституціональне, організаційне, фінансове, технологічне, інформаційне, соціально-економічне забезпечення); операційна площина, що включає: розробку та прийняття програм розвитку МТІ України та заходів з реалізації розроблених програм на всіх рівнях управління (мега, макро, мезо, мікро); оцінку реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, морська транспортна інфраструктура, конкурентоспроможність, забезпечення конкурентоспроможності, Європейський Союз, євроінтеграція, управління конкурентоспроможністю, морські порти, порт, вантажопотоки, контейнер, зовнішньоекономічна діяльність, модель, система управління.

SUMMARY

Stepanenko V. “Providing the competitiveness of Ukraine's transport infrastructure in the context of European integration (on the example of maritime transport infrastructure)”. – Qualifying scientific work, manuscript copyrights.

The dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of philosophy in the field of knowledge 05 - Social and behavioral sciences 051 – Economics. – Mykhailo Tuhan-Baranovsky Donetsk National University of Economics and Trade. – Vasyl’ Stus Donetsk National University. – Vinnytsia, 2022.

The dissertation substantiated theoretical and methodological approaches and developed scientific and practical recommendations for ensuring the competitiveness of transport infrastructure in the context of European integration (using the example of maritime transport infrastructure).

Scientific approaches to the definition of the concept of “transport infrastructure” are generalized, which made it possible to identify it as a set of all types of transport and transport structures, the functioning of which is aimed at creating favorable economic conditions and the formation of an organizational and economic mechanism to ensure the movement of people and cargo, this allows you to form your own view on the essence of transport infrastructure as an object of ensuring its competitiveness.

The outline of the theoretical foundations for providing the competitiveness of transport infrastructure, based on the relationship between subjects and objects of transport infrastructure and representing the implementation of tasks, principles, methods, and tools (financial, socio-economic, organizational, technological, information).

It has been substantiated that the determining component of the transport infrastructure is the maritime transport infrastructure. The author's definition of the concept of maritime transport infrastructure is proposed, by which it is advisable to understand a set of vehicles, collective engineering and technical structures and facilities, buildings, systems, and services located within the aquatorial-territorial

space, as well as regulatory and resource support. performing administrative and commercial functions (planning, organization, coordination, control, provision of financial and economic activities of the facility with all resources and technical means).

It is noted that the maritime transport infrastructure is an important part of a unified transport system, which occupies an important place in the national economy, since it performs the function of a transport hub, which makes it possible to ensure the relationship between the sea and other modes of transport, creating various economic relations between objects and sub-economic relations, therefore the infrastructure of maritime transport plays a key role in the development of the country's economy as a whole and determines the competitiveness of the transport infrastructure.

In the dissertation work, on the basis of the aggregation of the institutional foundations for managing the competitiveness of the Ukrainian maritime transport infrastructure by levels of management: mega-level – international organizations and integration associations (introduce international conventions); macro-level – the Government of Ukraine and the Ministry of Infrastructure of Ukraine (they implement laws, regulations, orders, orders in the field of transport infrastructure, as well as form and implement development strategies); meso-level – SE “Ukrainian Sea Ports Authority” (applies codes, laws, regulations, orders in the field of maritime transport infrastructure, as well as the maritime doctrine and strategy for the development of seaports of Ukraine); micro-level – Administration of a separate seaport (develops and uses the regulatory documentation of the port – charter, internal regulations, orders and orders, anti-corruption programs of the port, port development strategies, etc.), justified the need for: harmonization of national legislation with European requirements; bringing administrative and legal norms to EU standards; final ratification by Ukraine of the EU regulatory legal acts on the procedure for sea transportation, which will ensure an increase in the competitiveness of the Ukrainian maritime transport infrastructure.

5 groups of countries were formed according to the degree of competitiveness of the maritime transport infrastructure using cluster analysis: group 1 – “developed MTI” (Belgium, Great Britain, France, Spain, Germany, Netherland); group 2 – “well-developed MTI” (Denmark, Sweden, Finland); group 3 – “developed MTI” (Greece, Italy); group 4 – “moderately developed MTI” (Estonia, Ireland, Latvia, Lithuania, Malta, Portugal, Poland, Slovenia, Croatia); group 5 – “poorly developed MTI” (Bulgaria, Cyprus, Romania, Ukraine). It has been established that for Ukraine the most strategic interest in the context of European integration is the experience of MTI development of the leading countries, that is, the countries of the 1st group.

An algorithm for assessing the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine and European countries 1st group (Belgium, Great Britain, France, Spain, Germany, and the Netherlands) has been developed and applied, which is a logical sequence of stages (determination of the purpose of the assessment; substantiation of competing countries, selection of a system of parameters for influencing the management of MTI’s competitiveness; standardizing single indicators; calculating weight coefficients and weighting factors; calculating an integral indicator; modeling an integral indicator, determining internal determinants of influence on the competitiveness of Ukraine’s MTI; substantiating an effective indicator; construction of a correlation-regression model; generalization with the help of correlation coefficients of determination, the formation of an effective management decision to provide the competitiveness of the Ukrainian maritime transport infrastructure). It was determined that the leaders in assessing the integral indicator of the influence of factors on the competitiveness of the maritime transport infrastructure are Great Britain (7.95), Germany (7.76), and Spain (6.94). Ukraine has the lowest score (4.99).

A configuration of strategic directions for increasing the competitiveness of the maritime transport infrastructure has been formed, provides for the allocation of four strategic vectors: improving the institutional and legal support for the functioning of the maritime transport infrastructure; optimization of the development of the Ukrainian maritime transport infrastructure; improving information logistics and

increasing the general level of informatization of port activities; providing environmental safety in the field of maritime transport infrastructure. The prerequisites for the formation were determined, the characteristics were assessed and the regression analysis of the centers for the development of Ukrainian maritime transport infrastructure (Odeskys, Mykolayivskyi, Azovskyi, Dunaiskyi) was carried out, which made it possible to formulate the directions of increasing the competitiveness of each individual center for the development of the Ukrainian maritime transport infrastructure.

The mechanism for the implementation of strategic directions for increasing the competitiveness of the maritime transport infrastructure has been improved, consisting of key blocks: methodological plane (principles, functions, methods); organizational and resource plane (institutional, organizational, financial, technological, informational, socio-economic support); operational plane, includes development and adoption of programs for the development of Ukraine's MTI and measures for the implementation of the developed programs at all levels of management (mega, macro, meso, micro); assessment of the implementation of the strategy for increasing the competitiveness of the Ukrainian maritime transport infrastructure.

Key words: transport infrastructure, maritime transport infrastructure, competitiveness, provision competitiveness, European Union, European integration, competitiveness management, seaports, port, cargo flows, container, foreign economic activity, model, management system.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

Монографії

1. Степаненко В. О., Штик Ю. В. Методичні підходи до оцінки управління міжнародною конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури. Теоретико-методологічні засади розвитку фінансової системи України на основі інноваційно-інвестиційних стратегій : колективна монографія. За ред. Н. О. Слободянюк. Кривий Ріг : ДонНУЕТ, 2020. 208 с. (С. 181–192).

2. Stepanenko V., Lokhman N. Comprehensive approach to the analysis of the management of the competitiveness of Ukrainian maritime transport infrastructure in conditions of European integration. Context And Features Of Competitive Advantages Infrastructure Development: monograph. Science. ed. Bocharova Yu.G. - Prague: Oktan Print, 2020. 105 p. (P. 58 – 73).

3. Степаненко В. О., Лохман Н. В. Євроінтеграційні індикатори управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури в умовах розвитку індустрії гостинності. Розвиток індустрії гостинності: сучасний погляд : монографія. За ред. Н. В. Лохман. Кривий Ріг : ДонНУЕТ, 2021. 170 с. (С. 71–79).

Статті у наукових фахових виданнях України, внесених до міжнародних наукометричних баз

1. Степаненко В. О. Міжнародна конкурентоспроможність України: сутність та основні фактори впливу. *Торгівля і ринок України*. 2016. №39–40. С. 14–21. ¹

¹ Міжнародні наукометричні бази: Google Scholar, ResearchBib, Scientific Indexing Services.

2. Степаненко В. О., Романуха О. М. Кордон як фактор розвитку морської інфраструктури України. *Економіка та суспільство*. 2017. № 9. С. 94–99. ²

3. Степаненко В. О. Проблеми інтеграції морської інфраструктури України до Європейського Союзу. *Торгівля і ринок України*. 2017. №2(42). С. 109–115. ³

4. Степаненко В. О. Фактори, що впливають на конкурентоспроможність інфраструктурних об'єктів. *Економічний простір*. 2017. №125. С. 202–210. ⁴

5. Степаненко В. О. Оцінка конкурентоспроможності морської інфраструктури України. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2019. №1(53). С. 53–58. ⁵

6. Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги. *Бізнес Інформ*. 2019. №11. С. 187–194. ⁶

7. Степаненко В. О. Євроінтеграційні детермінанти управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. № 5. С. 37–40. ⁷

8. Степаненко В. О., Лохман Н. В. Концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України. *Електронне наукове фахове видання з економічних наук «Modern Economics»*. 2020. №23. С. 102–107. ⁸

9. Степаненко В. О. Інституціонально-правові засади управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції. *Ефективна економіка*. 2021. № 2. URL:

² Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus.

³ Міжнародні наукометричні бази: Google Scholar, ResearchBib, Scientific Indexing Services.

⁴ Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Scholar.

⁵ Міжнародні наукометричні бази: CrossRef, Index Copernicus, Російський індекс наукового цитування, Google Scholar, Національна бібліотека України ім. В. І. Вернадського.

⁶ Міжнародні наукометричні бази: Ulrichsweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Російський індекс наукового цитування, Index Copernicus, Directory of Open Access Journals, Academic Journals Database, Advanced Science Index, Open Academic Journals Index, GetInfo, BASE, OpenAIRE, WorldCat, Library Hub Discover, Соціонет, Open Access Library, J-Gate, Академія Google, Research Bible, SUNCAT Union Catalogue, InfoBase Index

⁷ Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus

⁸ Міжнародні наукометричні бази: Directory of Open Access Journals (DOAJ), CrossRef, CiteFactor, The Journals Impact Factor (JIF), Scientific Indexing Services (SIS), Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського (НБУВ), Google Schola.

<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8660>. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.2.201.⁹

10. Степаненко В. О. Забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни. Інвестиції: практика та досвід. 2021. №6. С. 52–57.¹⁰

11. Stepanenko V., Lokhman N. Assessment of the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine and European countries. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії і практики*. 2022. № 2. Р. 316–327. DOI: 10.55643/fcaptr.2.43.2022.3641 (WoS).¹¹

12. Степаненко В. О., Штик Ю. В. Напрями підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2022. Том 33(72). №2. (у друці).¹²

Статті у зарубіжних виданнях

1. Stepanenko V., Lokhman N. Improving of the Ukrainian maritime transport infrastructure management. *East European Scientific Journal*. 2020. №10(62). Р. 22–29.¹³

2. Stepanenko V. Providing a mechanism for implementing the strategy for improving the competitiveness of Ukraine's maritime transport infrastructure. *Three Seas Economic Journal*. 2020. Vol. 1. №4. Р. 146–152.¹⁴

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

⁹ Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus, Google Schola

¹⁰ Міжнародні наукометричні бази: Index Copernicus (IC), SIS, Google Scholar

¹¹ Міжнародні наукометричні бази: Web of Science, EBSCO, Ulrich's Periodicals Directory, Index Copernicus (IC), CiteFactor Academic Scientific Journals, Google Scholar, ResearchBib, Universal Impact Factor, Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського

¹² Index Copernicus, Google Scholar, Crossref, OUCI, Vernadsky National Library.

¹³ Міжнародні наукометричні бази: eLIBRARY.RU, Index Copernicus, ResearchBib, International Scientific Indexing (ISI), Slideshare, Cosmos Foundation

¹⁴ Міжнародні наукометричні бази: IndexCopernicus, Directory of Open Access Journals, Research Papers in Economics, Google Scholar

1. Степаненко В. О. Вплив глобалізаційних процесів на конкурентоспроможність економіки України. *Можливості та перспективи забезпечення сталого розвитку економіки України* : Міжнародна науково-практична конференція. Ужгород : Гельветика, 2016. С. 27–29.

2. Степаненко В. О. Теоретична сутність транспортної інфраструктури. *Актуальні проблеми ефективності використання потенціалу економіки країни* : Міжнародна науково-практична конференція. Дніпро : НО «Перспектива», 2017. С. 21–23.

3. Степаненко В. О. Конкурентоспроможність морської інфраструктури в Україні. *Актуальні проблеми сучасного економіко-гуманітарного дискурсу в Україні* : I Міжнародна науково-практична інтернет-конференція. Кривий Ріг : ДонНУЕТ, 2017. С. 302–305.

4. Степаненко В. О. Концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури. *NEW ECONOMICS* : Міжнародний науковий форуму «NEW ECONOMICS – 2019». Київ : НАН України, Ін-т економіки пром-сті, 2019. Т.2. С. 298–301.

5. Степаненко В. О. Сутність та види конкурентних переваг морської транспортної інфраструктури. *Стратегії та інновації: актуальні управлінські практики* : V Міжнародна науково-практична конференція. Кривий Ріг : ДонНУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2020. С. 174–176.

6. Степаненко В. О. Впровадження кластерної політики у сфері морської транспортної інфраструктури. *Інноваційний розвиток та безпека підприємств в умовах неоіндустріального суспільства* : Міжнародна науково-практична інтернет-конференції учнів, студентів, аспірантів і молодих вчених. Луцьк : ВНУ ім. Лесі Українки, 2020. С. 201–203.

7. Степаненко В. О. Організаційна структура управління морської транспортної інфраструктури України. *Обліково-аналітичні й статистичні методи та моделі в оподаткуванні, бізнесі, економіці* : XVI Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція. Ірпінь: Університет ДФС України, 2020. С. 462–465.

8. Степаненко В. О. Інституціональні засади управління морською транспортною інфраструктурою України. *Ефективні рішення в економіці, фінансах та управлінні* : Міжнародна науково-практична конференція. Одеса : Східноєвропейський центр наукових досліджень, 2021. С. 184–186.

9. Степаненко В. О. Напрями та інструменти підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. *Фінансові інструменти сталого розвитку економіки в контексті міжнародного співробітництва* : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Львів : ГО «Львівська економічна фундація», 2021 р. С. 21 – 25.

10. Степаненко В. О. Підходи до оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури. *Розвиток економіки та бізнес-адміністрування: наукові течії та рішення* : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Том 1. Київ : НАУ, 2021 р. С. 205 – 207.

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ.....	2
ЗМІСТ.....	15
ВСТУП.....	18
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	30
1.1 Категоріальний апарат визначення транспортної інфраструктури.....	30
1.2 Формування контуру забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.....	47
1.3 Місце і роль морської транспортної інфраструктури у забезпеченні конкурентоспроможності транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції.....	73
1.4 Фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.....	84
Висновки до розділу 1.....	91
РОЗДІЛ 2 ДІАГНОСТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ.....	93
2.1 Інституціональні засади управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції.....	93
2.2 Аналіз морської транспортної інфраструктури: міжнародний та національний аспекти.....	110
2.3 Оцінка конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни	144
Висновки до розділу 2.....	167
РОЗДІЛ 3 ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ	

МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ.....	170
3.1 Розробка концептуальних засад підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції.....	170
3.2 Обґрунтування стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції.....	197
3.3 Формування механізму реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.....	221
Висновки до розділу 3.....	237
ВИСНОВКИ.....	240
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	245
ДОДАТКИ.....	281
Додаток А Підходи до розуміння сутності поняття «інфраструктура»	281
Додаток Б Теоретичне підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.....	283
Додаток В Місце морської транспортної інфраструктури у забезпеченні конкурентоспроможності транспортної інфраструктури...	286
Додаток Г Міжнародні нормативно-правові акти регулювання морської транспортної інфраструктури України.....	292
Додаток Д Міжнародні організації та правила регулювання у сфері морської транспортної інфраструктури	295
Додаток Е Нормативно-правові акти ЄС щодо порядку морського транспортування, які мають бути прийняті Україною.....	298
Додаток Ж Нормативно-правові акти регулювання МТІ України.	300
Додаток З Характеристика морських торговельних портів	

України.....	303
Додаток И Загальні обсяги переробки вантажів морських торговельних портів України.....	306
Додаток К Показники функціонування морської транспортної інфраструктури: міжнародний аспект.....	309
Додаток Л Вихідні статистичні дані для проведення кластерного аналізу морської транспортної інфраструктури країн Європи та України.....	317
Додаток М Методи оцінки конкурентоспроможності галузі.....	335
Додаток Н Порівняльна характеристика основних завдань ДП «Адміністрація морських портів» та Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація).....	337
Додаток П Організаційна структура регулювання морської транспортної інфраструктури країн Європи.....	342
Додаток Р Основні нормативно-правові акти щодо запобігання забруднення навколишнього природного середовища у сфері морської транспортної інфраструктури.....	346
Додаток С Міжнародний досвід регулювання морською транспортною інфраструктурою на мезо- та макро- рівнях.....	348
Додаток Т Передумови формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України.....	353
Додаток У Дані для проведення регресійного аналізу морських центрів розвитку МТІ України за 2015 – 2019 рр.	355
Додаток Ф Результати реалізації регресійних моделей центрів розвитку МТІ України.....	358

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. На сучасному етапі розвитку світової економіки, поглиблення міжнародного поділу праці, глобалізації, транснаціоналізації виробництва та посилення інтеграційних процесів виникає потреба у функціонуванні ефективної транспортної інфраструктури, яка б була спроможна повністю забезпечити взаємодію економічних суб'єктів, а також сформулювати необхідні умови для реалізації перспективних міждержавних та внутрішньодержавних економічних, соціальних та політичних відносин. Україна має вдале географічне розташування, оскільки знаходиться на перетині світових сухопутних та морських торговельних шляхів. Тому однією з найважливіших умов розвитку української економіки є забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури та використання її потужного потенціалу для забезпечення європейських економічних та торгових зв'язків.

Геопросторове розташування України робить її центром багатьох міжнародних транспортних коридорів і транзитних шляхів, тому наявність морських коридорів та портів може перетворити Україну на логістичний вузол.

Морський транспорт є світовим лідером серед інших видів транспорту у сфері вантажних перевезень і гарантує найнижчу собівартість. Процес сучасного суспільного відтворення у світі неможливий без обміну матеріальними та нематеріальними благами між континентами та країнами, тому розвинена в країні морська транспортна інфраструктура відкриває великий потенціал для комерційних відносин. Кожна країна з прямим виходом до моря будує та розвиває порти, створює навколо них логістичну систему та інтегрується у світовий транспортний простір.

Морська транспортна інфраструктура широко використовується для внутрішніх і міжнародних перевезень. Вона відіграє важливу роль у формуванні економічних зв'язків України, особливо із зарубіжними країнами, і

характеризується високою ефективністю порівняно з іншими видами транспортної інфраструктури.

Морська транспортна інфраструктура (МТІ) має значні переваги у здійсненні господарської діяльності, такі як: відносно низькі транспортні витрати, велика вантажопідйомність та пропускна спроможність, що дозволяє їй перевозити великі партії вантажів, тому виникає потреба у забезпеченні її конкурентоспроможності. Ефективність діяльності морської транспортної інфраструктури, рівень техніко-технологічного оснащення морських портів, система управління та відповідність міжнародним стандартам, все це є підґрунтям конкурентоспроможності як морської транспортної інфраструктури, так і держави загалом у світовому співтоваристві.

Беручи до уваги пріоритетні вектори євроінтеграції України, постає питання в забезпеченні конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України як визначальної складової конкурентоспроможності транспортної інфраструктури країни, тому питання трансформації, збільшення обсягів вантажопотоку, розширення та модернізації морської транспортної інфраструктури України є актуальними щодо адаптації до європейських та міжнародних стандартів.

Дослідженню окремих аспектів розвитку транспортної інфраструктури приділено увагу в працях таких науковців, як: І. М. Аксьонова, Ю. С. Бараш, Н. І. Богомолової, О. В. Бойко, Н. М. Бондар, М. П. Бутка, З. П. Двудіт, О. Г. Дейнеко, В. Л. Дикань, О. І. Дмитрієвої, Г. Д. Ейтутіс, Г. А. Жовтяк, І. І. Кельман, Ю. Ф. Кулаєва, Ю. Є. Пащенко, І. П. Садловської, О. О. Фастовець, П. Фоуракр, А. Шафер та ін. Проблематиці теоретичних й прикладних аспектів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури присвячено праці вітчизняних та закордонних вчених, зокрема: Т. Е. Александрова, О. К. Афанасьєвої, К. Бішу, Г. М. Боровікова, Н. Г. Гребенник, Р. Грей, А. Г. Дем'янченка, Н. В. Дубовик, Д. А. Джаннопулос, В. В. Жихарєвої, Є. В. Ігнатенка, О. М. Кібік, О. М. Котлубая, С. В. Крижановського, А. М. Мишка, І. М. Олефір, Л. Р. Прус,

О. Г. Пустовіт, Н. В. Роціни, А. С. Сергеев, М. Стопфорд, С. Чен, В. І. Чекаловця, М. Шевченка, В. В. Шемаєва, Л. В. Ширяєвої та ін.

Незважаючи на значну кількість праць з досліджуваної проблематики та значущість отриманих наукових результатів, слід зазначити, що важливі теоретичні, методичні та практичні питання дослідження забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури за рахунок забезпечення конкурентоспроможності МТІ залишаються невирішеними. Зокрема потребує уточнення понятійно-категоріальний апарат морської транспортної інфраструктури. Існує об'єктивна необхідність у подальших дослідженнях стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Виникає потреба у розробці механізму щодо реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури та вдосконалення підходів до діагностики морської транспортної інфраструктури.

Актуальність зазначених проблем, необхідність їх комплексного й системного розгляду та вирішення зумовили вибір теми дослідження, мету і завдання дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, а саме: «Імперативи та ключові детермінанти формування сталої конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС» (номер державної реєстрації 0116U007178, 2016–2017 рр.), в межах якої автором визначено фактори, які впливають на конкурентоспроможність інфраструктурних об'єктів та обґрунтовано основні проблеми інтеграції морської інфраструктури до ЄС; «Формування інфраструктури конкурентних переваг України: концептуальні засади та стратегічні моделі (на прикладі Донецького економічного регіону)» (номер державної реєстрації 0119U100824, 2019-2021 рр.), в рамках якої автором визначено євроінтеграційні детермінанти управління конкурентоспроможністю

морської транспортної інфраструктури та узагальнено ключові складові концептуальних засад управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України, що враховує головні стратегічні напрями удосконалення управління морською транспортною інфраструктурою України; «Участь України в міжнародному економічному співробітництві» (номер державної реєстрації 0117U004050, 2017–2020 рр.) за якою автором досліджено результат співробітництва України та Європейського Союзу у сфері морської транспортної інфраструктури; «Розвиток економічних систем в умовах нестабільності» (номер державної реєстрації 0120U101659, 2020–2023 рр.) де автором досліджено теоретико-методологічні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є поглиблення та розвиток теоретико-методичних підходів та розробка науково-практичних рекомендацій щодо забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції (на прикладі морської транспортної інфраструктури).

Для досягнення поставленої мети сформульовано та вирішено такі завдання:

- уточнити змістове наповнення поняття «транспортна інфраструктура»;
- узагальнити та систематизувати теоретичні засади забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури;
- визначити місце і роль морської транспортної інфраструктури та уточнити змістове наповнення поняття «морська транспортна інфраструктура»;
- удосконалити схему агрегації інституціональних засад управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції;
- удосконалити підхід до диференціації європейських країн та України на основі визначення ступеня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури;

- розробити алгоритм оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та європейських країн;
- розробити концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції;
- обґрунтувати конфігурацію стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції;
- удосконалити механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

Об’єкт дослідження – процеси забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури (на прикладі морської транспортної інфраструктури).

Предмет дослідження – теоретико-методичні, організаційно-економічні та практичні аспекти щодо забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції (на прикладі морської транспортної інфраструктури).

Методи дослідження. Теоретико-методологічною базою дослідження стали положення економічної теорії, теорій управління, а також праці вітчизняних і закордонних науковців з питань конкурентоспроможності транспортної інфраструктури та її забезпечення.

З метою досягнення поставлених наукових завдань у роботі використовувалися такі методи дослідження: узагальнення та систематизації (для визначення сутності понять «транспортна інфраструктура», «морська транспортна інфраструктура», «забезпечення конкурентоспроможності», «управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури»); групування та класифікації (для систематизації факторів, що впливають на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури); розрахунково-аналітичні та порівняльні методи (для дослідження динаміки основних показників морської транспортної інфраструктури України та країн Європи); кластерний аналіз (для диференціації

країн за рівнем конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури); економіко-математичні методи (для розрахунку інтегрального показника конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури); програмно-цільовий підхід (для формування напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України); кореляційно-регресійний аналіз (кореляційний аналіз для визначення факторних ознак, які мають вплив на результуючу змінну, регресійний – для побудови регресійних моделей зв'язку факторних ознак морської транспортної інфраструктури та результуючої змінної її функціонування); системного аналізу та синтезу (для розробки концептуальних засад підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції); графічні й табличні методи (для наочного зображення статистичного матеріалу, візуалізації теоретичних та практичних положень). Обробку даних проведено із застосуванням прикладних програмних продуктів MS Excel, Statistica 10.0.

Інформаційно-нормативною базою дослідження стали закони України, нормативні документи Кабінету Міністрів України, офіційні матеріали Державної служби статистики України, офіційні матеріали та публікації міжнародних організацій, наукова література, а також результати, одержані автором в процесі власних досліджень автора.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у розробці теоретико-методичних і концептуальних засад, а також практичних рекомендацій щодо забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції (на прикладі морської транспортної інфраструктури).

Основні результати дисертаційного дослідження, що характеризують наукову новизну, полягають у такому:

вперше:

- розроблено алгоритм оцінки конкурентоспроможності МТІ країн, який передбачає послідовну реалізацію етапів: 1) визначення мети оцінювання; 2) обґрунтування вибору країн-конкурентів; 3) формування системи параметрів

впливу на конкурентоспроможність МТІ; 4) стандартизація одиночних показників; розрахунок коефіцієнтів вагомості та вагового коефіцієнту; 5) розрахунок інтегрального показника; моделювання інтегрального показника; 6) визначення внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність МТІ України; 7) обґрунтування результативного показника (y) «ефективність морських послуг»; 8) побудова кореляційно-регресійної моделі; 9) узагальнення результатів, за допомогою кореляційних коефіцієнтів детермінації; 10) формування управлінського рішення щодо підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, спрямованого на узгодження всіх економічних та організаційних потреб МТІ з особливостями національних та європейських вимог, а також здатних до практичної реалізації. Запропонований алгоритм виступає методичною базою для оцінки конкурентоспроможності МТІ України в умовах євроінтеграції;

удосконалено:

– схему агрегації інституціональних засад управління МТІ України, яка на відміну від існуючих передбачає симбіоз рівнів управління: мегарівень (міжнародні організації та інтеграційні об'єднання), макрорівень (уряд України та Міністерство інфраструктури України), мезорівень (ДП «Адміністрація морських портів»), мікрорівень (адміністрація окремого морського порту); та нормативно-правових актів: міжнародних (міжнародні конвенції), державних та галузевих (національні закони, постанови), нормативних документів комерційних організацій (статут, внутрішні положення, накази та розпорядження, антикорупційні програми порту тощо). Представлена схема агрегації інституціональних засад управління МТІ базується на основних положеннях Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, що стає підставою для створення підґрунтя подальшої євроінтеграції МТІ України;

– підхід до диференціації європейських країн на основі визначення ступеня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, який на відміну від існуючих базується на кластерному аналізі МТІ України та країн Європи на підставі показників: індексу глобальної конкурентоспроможності,

ефективності послуг морських портів, індексу обслуговування лінійним судноплавством, кількості обробленого вантажу морськими торговельними портами, пропускної здатності контейнерних портів та кількості перевезених пасажирів морським транспортом. На основі цього аналізу побудовано дендрограму ієрархічного агломеративного групування МТІ, за якої виокремлено 5 груп країн: 1 група – «найрозвинутіша МТІ» (країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності); 2 група – «добре розвинута МТІ» (країни із високим рівнем конкуренто-спроможності); 3 група – «розвинута МТІ» (країни із середнім рівнем конкурентоспроможності); 4 група – «помірно розвинута МТІ» (країни із задовільним рівнем конкуренто-спроможності); 5 група – «слабо розвинута МТІ» (країни із низьким рівнем конкурентоспроможності). Даний підхід дозволяє оцінити ступінь конкурентоспроможності МТІ України, яка потрапила до 5 групи як слаборозвинуту, і визначити стратегічні орієнтири її розвитку;

– концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції, які реалізуються на засадах взаємодії суб'єктів та об'єктів морської транспортної інфраструктури і спрямовані на реалізацію основної мети, що визначена як забезпечення високого рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Вони ґрунтуються на формуванні стратегії, яка включає стратегічні напрями (удосконалення інституційно-правового забезпечення управління морською транспортною інфраструктурою; оптимізація управління морської транспортної інфраструктури України; покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності; забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури). Реалізація концептуальних засад здійснюється за рахунок інструментів (нормативно-правові, організаційні, фінансові, екологічні, кадрові, інформаційно-технологічні), які забезпечують вирішення основних завдань щодо підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

Застосування представлених концептуальних засад забезпечить: чітке розмежування завдань між державними органами управління; оптимізацію кількості адміністрацій, за рахунок формування кластерів, що призведе до скорочення витрат на утримання адміністративно-управлінського персоналу та покращить ефективність прийняття управлінських рішень; підвищення ефективності використання портових земельних ділянок; стимулювання впровадження інформаційно-логістичних систем, які зумовлять підвищення якості надання послуг та перехід до міжнародних стандартів з обробки вантажопотоків тощо;

– механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, який, на відміну від наявних, передбачає взаємодію трьох площин: методологічну (принципи, функції, методи); організаційно-ресурсну (інституціональне, організаційне, фінансове, технологічне, інформаційне, соціально-економічне забезпечення); операційну (розробка стратегій розвитку МТІ на загальнодержавних, регіональних, локальних рівнях, прийняття загальнодержавної, регіональних, локальних програм розвитку та окремих програм розвитку суб'єктів МТІ України; реалізація розроблених програм; оцінка реалізації стратегії з підвищення конкурентоспроможності МТІ України). Застосування даного механізму дозволяє контролювати зміни конкурентних переваг морської транспортної інфраструктури в контексті впливу різних факторів, вчасно формувати тактичні плани та здійснювати моніторинг реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України;

набули подальшого розвитку:

– змістове наповнення поняття «транспортна інфраструктура», яке на відміну від існуючих, представляє собою сукупність усіх видів транспорту і транспортних структур, функціонування яких спрямовано на створення сприятливих умов господарювання та формування організаційно-економічного механізму для забезпечення переміщення людей та вантажу, це дозволяє

сформувати власний погляд на сутність транспортної інфраструктури як об'єкт забезпечення її конкурентоспроможності;

– теоретичні засади забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, що, на відміну від існуючих, представлені у вигляді контуру забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, який розглядається як взаємодія компонентів: принципів (системність/комплексність, синергізм, інноваційність, ієрархічність, гнучкість, конгруентність, адаптивність, стратегічна значимість, інтеграція, послідовність); рівнів (мега-, макро, мезо-, мікро); методів (політичні, адміністративно-правові, організаційні, економічні, соціальні); завдань (підвищення рівня обслуговування, ефективне керування активами, покращення процесів інфраструктури та ефективне використання технологій); інструментів (фінансові, соціально-економічні, організаційні, технологічні, інформаційні); функцій управління (планування, організація, мотивація, контроль, координація). Це дозволяє приймати управлінські рішення на окремих рівнях (мега, макро, мезо, мікро) щодо підвищення та підтримування необхідного рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури;

– змістове наповнення поняття «морська транспортна інфраструктура», яке, відображає сукупність транспортних засобів, колективних інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем та послуг розташованих в межах акваторіально-територіального простору, а також нормативно-правове та ресурсне забезпечення, яке виконує адміністративно-комерційні функції (планування, організація, координація, контроль, забезпечення фінансової й господарської діяльності об'єкта усіма ресурсами та технічними засобами). На відміну від існуючих, запропоноване поняття характеризується комплексністю елементів і функцій. Це дозволяє забезпечити визначення елементів формування та реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури;

– конфігурація стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури яка, на

відміну від існуючих, передбачає виділення чотирьох стратегічних векторів: 1) удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування морської транспортної інфраструктури; 2) оптимізація розвитку морської транспортної інфраструктури України; 3) покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності; 4) забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури. Це служить підґрунтям для конкретизації стратегічної спрямованості шляхів підвищення конкурентоспроможності МТІ.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що запропоновані теоретико-методичні положення, науково-практичні рекомендації та висновки можуть бути використані для формування і реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури як складової частини транспортної інфраструктури України.

Наукові результати, висновки і рекомендації дисертаційного дослідження пройшли апробацію та прийняті до використання й впровадження: Державним підприємством «Маріупольський морський торговельний порт» в частині реалізації науково-практичних рекомендацій щодо підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури при формуванні Азовського центру розвитку МТІ (у процесі); ДП «Адміністрація морських портів України» при формуванні та реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України (у процесі).

Результати досліджень використовуються у навчальному процесі Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського при викладанні дисциплін «Інфраструктурний розвиток», «Управління міжнародною конкурентоспроможністю» і виконанні бакалаврських та магістерських кваліфікаційних робіт здобувачами вищої освіти (у процесі).

Особистий внесок здобувача. Усі отримані наукові результати, викладені в дисертаційній роботі, одержані автором самостійно і знайшли

відображення в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті ідеї, положення та висновки, які є результатом власних розробок автора.

Апробація матеріалів дисертації. Основні результати дисертаційної роботи докладалися і були схвалені на конференціях, зокрема: міжнародних: «Можливості та перспективи забезпечення сталого розвитку економіки України» (м. Ужгород, 2016 р.); «Актуальні проблеми сучасного економіко-гуманітарного дискурсу в Україні» (м. Кривий Ріг, 2017 р.); «Актуальні проблеми ефективності використання потенціалу економіки країни» (м. Дніпро, 2017 р.); «NEW ECONOMICS – 2019» (м. Київ, 2019 р.); «Стратегії та інновації: актуальні управлінські практики» (м. Кривий Ріг, 2020 р.); «Інноваційний розвиток та безпека підприємств в умовах неоіндустріального суспільства» (м. Луцьк, 2020); «Ефективні рішення в економіці, фінансах та управлінні» (м. Одеса, 2021); «Фінансові інструменти сталого розвитку економіки в контексті міжнародного співробітництва» (м. Львів, 2021); «Розвиток економіки та бізнес-адміністрування: наукові течії та рішення» (Київ, 2021) та всеукраїнської «Обліково-аналітичні й статистичні методи та моделі в оподаткуванні, бізнесі, економіці» (Ірпінь, 2020).

Публікації. За темою дисертаційного дослідження опубліковано 26 наукові праці, зокрема, окремі підрозділи у 3 монографіях (в тому числі 1 закордонній), 11 статей у наукових фахових виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз даних (у тому числі 1 стаття у виданнях, що реферуються у Web of Science), 2 статі у зарубіжних виданнях, 10 публікацій у збірниках матеріалів конференцій.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел з 362 найменувань на 36 сторінках і 19 додатку на 77 сторінках. Загальний обсяг роботи складає 365 сторінки (15,21 др. арк.), основний текст викладено на 210 сторінках (8,75 др. арк.). Дисертація містить 28 таблиць та 39 рисунків.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

1.1 Категоріальний апарат визначення транспортної інфраструктури

На сучасному етапі розвитку глобальної економіки суттєво збільшується роль інфраструктури як фактору, що впливає на її динамічні зміни. Однією з найважливіших стратегічних складових розвитку держави, яка орієнтована на зростання національної економіки, реалізацію зовнішньоекономічних зв'язків та інтеграцію до світового економічного простору, є транспортна інфраструктура. Україна має можливості для успішної євроінтеграції, так Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом визначає якісно новий формат взаємовідносин України з Європейським союзом, що виступає стратегічним орієнтиром системних соціально-економічних реформ у державі. Поглиблена та всеосяжна зона вільної торгівлі між Україною та ЄС, яка є частиною Угоди, визначає правову базу для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, а також регуляторного наближення, спрямованого на поступове входження економіки України до спільного ринку ЄС. Транспортні перевезення відіграють ключову роль у зростанні можливостей розвитку інфраструктури й промисловості. Тому, транспортна інфраструктура є однією з ключових сфер співпраці між Європейським союзом та Україною.

Етимологічно термін «інфраструктура» походить від лат. *infra* – нижче, під і *structura* – будівля, розташування [1]. Як економічна категорія термін «інфраструктура» починає застосовуватися тільки на початку ХХ ст. Так американський економіст Розенштейн-Родана П. під інфраструктурою розумів сукупність умов, що сприяють розвитку підприємництва та задовольняють потреби людства [2, с. 203]. Надалі розвитком теорії інфраструктури займалися

провідні іноземні вчені, такі як Самуельсон П., який зазначав, що «розвиток ринкової інфраструктури сприяє зміцненню економічного становища приватних підприємців, створюючи сприятливі умови для діяльності в основних галузях економіки та стверджував про необхідність державної підтримки значних проектів розвитку інфраструктури (облаштування торговельних портів та терміналів, ринкові інформаційні системи тощо)» [3], Нурксе Р. розумів під інфраструктурою усі послуги, необхідні для створення сучасної економіки [4], Делмон Дж. відзначав, що розвиток інфраструктури спричиняє підвищення добробуту населення [5], Ашауер Д. вважав, що розвиток інфраструктури загального користування збільшує продуктивність приватного сектору [6] тощо.

Попри науковий інтерес до категорії «інфраструктура», наразі не існує єдиного підходу відносно розуміння цієї дефініції. Так Іванова Н. В. виділяє наступні підходи до вивчення категорії «інфраструктура»: теоретико-економічний, інституціональний, структурно-функціональний, комплексний [7]. Сегеда С. А. розглядає поняття «інфраструктура» за політекоеконімічним, галузевим, регіональним та оціночним підходами [8, с. 138]. Бочарова Ю. Г. [9, с. 66 – 69] виокремлює наступні підходи до поняття «інфраструктура»: інституційний, ресурсний, системний та структурно-функціональний. Богуславський О. В. пропонує низку підходів до визначення поняття «інфраструктура»: хронологічний, генеалогічний, інституційний, логістично-інформаційний, структурно-логічний, функціональний (структурно-функціональний), комплексний, системний, територіальний [10]. Гутафель В. В. розглядає інфраструктуру за інституційним, економіко-виробничим та структурно-функціональним підходами [11]. Вершицький А. В. розділяє поняття «інфраструктура» за трьома підходами – функціональний, структурний, комплексний [12]. Мокроносів А. Г. та Чучкалова Е. І. виділяють семантичний, системний, процесний, функціональний, комплексний підходи до трактування терміну «інфраструктура» [13, с. 11]. Вознюк М. А. пропонує виділення таких підходів до вивчення категорії «інфраструктура»:

політекономічний, філософсько-логічний, економіко-теоретичний, хронологічний, структурно-логічний, генеалогічний, функціональний, економічний, історичний, географічний [14] (додаток А, табл. А.1).

За результатами дослідження встановлено, що найбільш часто використовують чотири підходи до визначення категорії «інфраструктура» та її складових, а саме: системний, структурно-функціональний, інституціональний та комплексний (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Теоретичні підходи до визначення терміну «інфраструктура»

Підхід	Джерело	Поняття
1	2	3
Системний	CRC Research [15]	Інфраструктура – сукупність всіх матеріальних цінностей, обладнання та послуг або базових установок, служб і споруд, необхідних для функціонування спільноти чи суспільства.
	Іванова Н. А. [16, с.32]	Інфраструктура – сукупність галузей господарства, покликаних створювати і забезпечувати організаційно-економічні, соціальні та юридичні умови для нормального функціонування економіки і забезпечення якісної життєдіяльності людей.
	Новікова В.І. [17, с.22]	Інфраструктура – це сукупність засобів, закладів, споруд, мереж та інших елементів матеріально-технічної бази, що допомагають здійснити конкретний вид діяльності.
	Fulmer J. [18]	Інфраструктура – фізичні компоненти взаємопов'язаних систем, що забезпечують товари і послуги, необхідні для забезпечення, підтримки або поліпшення умов життя суспільства.
Структурно-функціональний	Oxford Dictionaries [19]	Інфраструктура – основні фізичні та організаційні структури та споруди (наприклад, будівлі, дороги, електропостачання), необхідні для функціонування суспільства чи підприємства.
	Пашко Г. П. та ін. [20]	Інфраструктура – сукупність споруд, будівель, систем і служб, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва і забезпечення умов життєдіяльності суспільства.
	Рекуненко І. І [21]	Інфраструктура – сукупність елементів (інститутів, установ, організацій, технологій, норм, систем), що забезпечують, регулюють та створюють умови для нормального, безперебійного, багаторівневого функціонування господарських взаємозв'язків та взаємодії об'єктів та суб'єктів ринкової економіки та руху товарно-грошових потоків.
	Атамас О. П. [22]	Інфраструктура – сукупність галузей та видів діяльності, що обслуговують економіку, виробництво (транспорт, зв'язок, комунальне господарство, загальна та професійна освіта, охорона здоров'я та ін.).

Продовження таблиці 1.1

1	2	3
Інституціональний	Енциклопедія [23]	Інфраструктура – сукупність галузей економіки, що забезпечують загальні умови функціонування економіки та життєдіяльності людей.
	Комаров М. П. [24]	Інфраструктура – сукупність матеріально-технічних систем (об'єктів), що забезпечують виконання основної функції в різних сферах і галузях діяльності.
	Шаріпов А. Ю. [25]	Інфраструктура – сукупність галузей і підгалузей народного господарства, які надають виробничі послуги матеріального виробництва, забезпечують економічний оборот в народному господарстві, забезпечують духовні блага для населення, і створюють умови для охорони навколишнього середовища.
Комплексний	Жамин В. А. [26, с.16]	Інфраструктура – це інтегральний елемент виробничих сил, що включає допоміжні та додаткові галузі, види виробництв або діяльності, які обслуговують безпосередньо основне виробництво (виробнича інфраструктура), а також галузі та підгалузі невиробничої сфери, що непрямо пов'язані з процесом виробництва і виконують чисельні функції обслуговування всього процесу господарювання.
	Чернюк Л. Г., Ананьєва Л. С. [27]	Інфраструктура – являє собою сукупність елементів продуктивних сил у вигляді галузей, виробництв і видів діяльності, які забезпечують цілісний характер як всьому народному господарству, так і окремим його сферам і комплексам, функціональне призначення яких полягає, по-перше, у створенні загальних умов, що забезпечують ефективне функціонування основного виробництва, і, по-друге, в забезпеченні відтворення робочої сили.
	Румянцева О.Є. [28, с. 168]	Інфраструктура – це сукупність матеріальних та організаційно-правових умов, що забезпечують стійкий економічний розвиток. До матеріальних умов відноситься наявність розвиненої мережі шляхів сполучення, засобів зв'язку, мереж електро- та водопостачання, тощо, а до організаційно-правових – наявність державних та приватних інститутів, а також стійкої законодавчої бази.

Джерело: складено автором

З таблиці 1.1 видно, що з точки зору системного підходу [15 – 18] інфраструктура розуміється як система матеріальних цінностей, яка гарантує суспільний розвиток, з точки зору структурно-функціонального підходу [19 – 22] – інфраструктура характеризується як певна низка складових та функцій, які вона виконує, з точки зору інституційного підходу група авторів [23 – 25] розглядає інфраструктуру як передумову суспільного розвитку, а з точки зору комплексного підходу [26 – 28] інфраструктура розуміється як сукупність усіх складових елементів управління інфраструктурними функціями. З огляду на

представлені підходи можна зробити висновок, що інфраструктура – це сукупність суміжних установ, зв'язків і господарських суб'єктів різних сфер, які формують загальну диспозицію економічного існування, забезпечують створення спільних умов для розвитку виробництва матеріальних і нематеріальних товарів, здійснення функцій на всіх етапах виробництва та реалізації (створення, обмін, розподіл, споживання) та гарантують функціонування економічного ладу загалом.

Ефективна та розвинена інфраструктура значно збільшує загальну факторну продуктивність у національній економіці, створюючи ефект синергії. Сукупний ефект факторів, підтримуваний розвинутою інфраструктурою, поширює обсяги вигідних інвестиційних можливостей та заохочує притік інвестицій [29].

Контент-аналіз літератури [30, с. 269; 31; 32, с. 555; 33, с. 98; 34 – 35] дозволив встановити, що інфраструктура позитивно впливає на розвиток економіки та підвищення конкурентоспроможності країни загалом. На підставі зазначених джерел можемо виокремити вісім ефектів впливу інфраструктури на економічне зростання країни (рис. 1.1).

Наступним кроком у формуванні категоріального апарату поняття транспортної інфраструктури є визначення видів інфраструктури, для визначення місця транспортної інфраструктури.

Виділення різних видів інфраструктури відбувалося поступово, шляхом відокремлення окремих функцій основних виробництв. Однією з перших та розповсюджених критеріїв класифікації інфраструктури є поділ її на виробничу (економічну) та невиробничу (соціальну). Але наразі не існує єдиного підходу до класифікації інфраструктури та її видів, тому варто розглянути класифікації інфраструктури, що існують, які пропанували науковці в різні роки (табл. 1.2).



Рис. 1.1. Ефекти впливу інфраструктури на економічне зростання

Джерело: складено автором на основі [30 – 35]

Класифікація інфраструктури

Рік	Автор	Види інфраструктури та склад	Функції та характеристики класифікації
1	2	3	4
1965	Гансен Н. М.	1. Економічна (транспорт: дороги, морські порти, аеропорти; мережі: електричні та газові споруди, вода, каналізація; транспортування сировини, зрошення). 2. Соціальна (школи, лікарні, громадський порядок і право, утилізація відходів).	Функції: - економічні: безпосереднє забезпечення виробничої діяльності; - соціальні: поліпшення соціального комфорту, вплив на продуктивність праці.
1966	Йохімсен Р.	1. Особистісна (людський капітал). 2. Інституційна (норми, інститути, процедури, тобто економічна конституція). 3. Матеріальна (транспорт, комунальні послуги, комунальні послуги, охорона здоров'я, освіта, зв'язок тощо).	Функції: - особисті: визначення якості цінностей економічних агентів, - інституційні: соціальна інтеграція цінностей, - матеріальні: задоволення фізичних та соціальних потреб.
1989	Ашауер Д.	1. Ядро (транспорт: дороги, аеропорти, громадський транспорт; мережі: електричні та газові споруди, вода, каналізація). 2. Непрофільні (інші).	Функція: - ядро: стале функціонування економіки.
1991	Біль Д.	1. Мережа (дороги та залізниці; мережа: комунікації, електричні та водні споруди). 2. Точка (школи, лікарні, музеї).	Характеристика: структура, необхідність активного залучення людського капіталу для експлуатації об'єкта.
1998	Ді Пальма М., Мацціотта К. та ін.	1. Матеріальна (транспорт, мережі: електричний та водні об'єкти). 2. Нематеріальна (центри інноваційних досліджень та освітні центри).	Характеристика: матеріальні та нематеріальні активи.
2009	Попов В. Є.	1. Виробнича (транспорт, зв'язок, комунальні послуги: електроенергія, газ та вода). 2. Соціальна (державне управління, освіта, охорона здоров'я, соціальне забезпечення та послуги). 3. Ринкова (оптова та роздрібна торгівля, громадське харчування, логістика, закупівлі та фінансові послуги).	Функції: - виробничі: стійкість економіки; соціальні: соціальна стійкість; ринкові: стійкість ринкових структур.

Продовження таблиці 1.2

1	2	3	4
2012	Воган-Морріс Г. та ін.	<p>1. «Жорстка»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - економічна (транспорт, комунальні послуги, захист від повені, поводження з відходами, комунікації); - соціальна (соціальне житло, заклади охорони здоров'я, навчальні заклади та зелена інфраструктура); - промислова (наприклад, інфраструктура, необхідна на шахтах, або дороги, що з'єднуються між собою у межах великого заводського комплексу). <p>2. «М'які» (урядові будівлі, закони, правила, системи забезпечення законності та правопорядку, покращення рівня освіти та вирішення питань охорони здоров'я).</p>	<p>Подвійний критерій:</p> <p>1. Функції – «жорстка»: функціонування економічної системи; «м'яка»: підтримка економічних та соціальних стандартів.</p> <p>2. Характеристика – «жорстка»: фізичні об'єкти, матеріальні активи; «м'яка»: переважно установи, нематеріальні активи.</p>
2020	Сітемс Н. С., Катехіс К. та ін.	<p>1. «Жорстка»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - транспортні мережі (такі як дороги, мости та залізниці) та системи зв'язку (наприклад, широкосмугові та телефонні мережі). <p>2. «М'яка»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - система освіти, охорона здоров'я, аварійні служби, правоохоронні органи, банківська система та уряд. <p>3. «Критична»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - опалення, виробництво продуктів харчування (включаючи сільське господарство) та розподіл, охорону здоров'я та медицину, безпеку тощо. <p>4. «Військова»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - казарми, аеродроми, штаб-квартира та системи зв'язку. <p>5. «Зелена»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - природні ресурси (парки, ліси, водно-болотні угіддя тощо.) 	<p>«Жорстка» – відноситься до фізичних систем, що лежать в основі сучасного суспільства.</p> <p>«М'яка» – установи, які допомагають економіці працювати. вимагає людського капіталу (навичок та знань людей) і часто включає державні послуги.</p> <p>«Критична» – стосується активів та установ, які уряд вважає необхідними для функціонування суспільства та економіки.</p> <p>«Військова» – будівлі та інші споруди, необхідні для експлуатації військових.</p> <p>«Зелена» – управління зливовими водами, адаптацію до клімату, менший тепловий стрес, більше біорізноманіття, виробництво продуктів харчування, кращу якість повітря, стійке виробництво енергії, чисту воду та здорові ґрунти.</p>

Джерело: складено автором на основі [36 – 44].

Доцільно розглянути види інфраструктури, які виокремлювали науковці. Так Бойчик І. М. виокремлює наступні види інфраструктури: загальна та спеціальна інфраструктури, інфраструктура окремого суб'єкта господарювання, інфраструктура галузі, інфраструктура певної території, інфраструктура ринку загалом, невиробнича інфраструктуру, інституційна інфраструктура, інноваційна інфраструктура, інвестиційна, наукова, організаційна, освітня, правова, екологічна, транспортна, інформаційно-аналітична, фінансова, організаційно-технічна тощо [45, с. 39]. Гуменюк О. О. зазначає наступні види інфраструктури: інфраструктура окремих ринків (ринку товарів, ринку послуг, ресурсів, праці, фінансового ринку), інженерно-технічна, соціально-побутова, соціально-виробнича, виробнича, соціальна, інституційна тощо [46, с. 204]. Іншаков О. В. та Русскова Є. Г. виділяють: інфраструктура окремого суб'єкта господарювання, інфраструктура підприємства, міжнародна, виробнича та невиробнича, інституційна, організаційна, екологічна [47]. Хоменко Е. Б. виокремлює такі види інфраструктури: інфраструктура окремого суб'єкта господарювання; інфраструктура галузі; інфраструктура певної території; інфраструктура окремих ринків; ринкова інфраструктура; адміністративно-командна; перехідна; підприємства; міжнародна; глобальна; виробнича; соціальна; інституційна; інформаційна; екологічна; транспортна; інфраструктура, що розвивається; перспективна; інфраструктура, що запізнюється; синхронна; інфраструктура, що випереджає [48].

На підставі проведеного аналізу наукової літератури [8, с. 140; 18, с. 35; 45, с. 39; 46, с. 204; 49, с. 57 – 58; 48, с. 18 – 20; 50, с. 59; 51, с. 100; 52, с. 13; 53, с. 11; 54 – 57], варто зауважити, що необхідно зазначити, що наразі існує велике різноманіття видів та класифікацій інфраструктури, це пов'язано з неоднорідністю наукових підходів до визначення її характеристик, але слід зауважити, що серед усіх видів інфраструктури невід'ємним видом є транспортна інфраструктура.

Транспортна інфраструктура займає одне із провідних місць в економічному розвитку країни, тому що вона сприяє встановленню зв'язків

між регіонами всередині країни та між країнами, а отже, підтримує формування взаємних економічних, соціальних, культурних відносин.

Так Міністерство інфраструктури України є «центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури» [58]. Цим Міністерством зазначається, що основне завдання інфраструктури у країні – це «формування та реалізація державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту та у сферах використання повітряного простору України, метрополітенів, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства» [58]. Виходячи з цього, слід зауважити, що транспортна інфраструктура – посідає головне місце у системі інфраструктури України та впливає на ефективність функціонування національної економіки загалом [59 – 61].

Наразі не існує загальноприйнятого трактування поняття «транспортна інфраструктура». Необхідно звернути увагу на різноманітність поглядів щодо визначення даного терміну у науковій літературі – загалом розбіжність між науковцями обертаються навколо включення до поняття «транспортна інфраструктура» рухомого складу транспорту, підприємств, які реалізують пасажиро- та вантажоперевезення, постачальницьких підприємств, галузевих навчальних установ тощо. Для узагальнення поняття «транспортна інфраструктура» запропоновано диференціювати дану дефініцію за тими ж підходами, які виділено до розуміння поняття «інфраструктура»: системний, структурно-функціональний, інституціональний та комплексний (табл. 1.3).

Розглядаючи підходи до визначення сутності поняття «транспортна інфраструктура», необхідно зазначити, що системний підхід наголошує на тому, що транспортна інфраструктура це комплекс взаємопов'язаних підсистем [62, с. 8; 63 – 65]. Структурно-функціональний підхід базується на декомпозиції складових даної категорії та здатності реалізації головної функції об'єкта –

переміщення [66; 67, с. 58; 68, с. 20; 69, с. 31]. З точки зору інституціонального підходу [70, с. 247; 71, с. 127], транспортна інфраструктура розглядається як виявлення загальних закономірностей її розвитку. У рамках комплексного підходу [72, с. 57] транспортна інфраструктура характеризується двома аспектами: 1) розуміється як певний вид діяльності, що здійснюються у транспортно-економічних зв'язках; 2) відображає конкретні економічні відносини, що складаються у транспортному секторі, які реалізують функцію переміщення вантажів та пасажирів.

Таблиця 1.3

Підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура»

Підхід	Джерело	Визначення поняття
1	2	3
Системний підхід	Макимова С.Ю. [62, с.8]	Транспортна інфраструктура є елементом інфраструктури ринку, яка об'єднує сфери виробництва, розподілу, обігу і споживання в єдиний ланцюжок, забезпечуючи прискорений обіг матеріальних, фінансових і інформаційних потоків в регіональній економіці.
	Жовтяк Г.А. [63]	Транспортна інфраструктура представляє собою транспортну систему всіх видів транспорту з усіма складовими їх частинами та ланками, а також іншими обслуговуючими частинами інфраструктури народного господарства, що працюють у сфері переміщення вантажів і людей.
	Luqi Wang, Zebin Zhao та ін. [64]	Транспортна інфраструктура представляє собою складну мережу, яка з'єднує міста та забезпечує людську діяльність, що поєднує соціальні, економічні та екологічні системи з урбанізацією та зростанням населення.
	Соколова О. Є. [65]	Транспортна інфраструктура – сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів.
Структурно-функціональний підхід	Пікулик О.Б. [66]	Транспортна інфраструктура – це сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для надання транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів.
	Ткаченко Н. Ю. [67, с.58]	Транспортна інфраструктура – це елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруди, пристрої), що забезпечують функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (транспортних засобів).

1	2	3
Структурно-функціональний підхід	Nuhn H. [68, с.20]	Транспортна інфраструктура – це структурні компоненти та транспортні засоби, які призначені для переміщення людей і вантажів; діяльність, яка створює рух і є частиною організації транспортного процесу.
	Бордун О. [69, с.31]	Транспортна інфраструктура – сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів.
Інституціональний підхід	Новікова О.Ф., Покотиленко Р.В. [70, с.247]	Транспортна інфраструктура – це комплекс інститутів, тобто суб'єктів економіки, що забезпечують нормальне, безперервне функціонування транспортного об'єднання виробників.
	Потєєва М. А. [71, с.127]	Транспортна інфраструктура – сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні з метою забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів і доставки вантажів в усіх сферах суспільного відтворювального процесу.
Комплексний підхід	Садловська І. П. [72, с.57]	Транспортна інфраструктура відображає сукупність економічних відносин у національній економіці, що забезпечують формування і використання транспортно-економічних зв'язків між суб'єктами господарювання для безперебійного руху пасажиро- й вантажопотоків, а також надання комплексу супровідних послуг, що в сукупності сприяє відтворенню елементів національної економіки.

Джерело: складено автором

Таким чином, вивчення представлених в таблиці 1.3 понять «транспортна інфраструктура» за визначеними підходами дало можливість запропонувати власне визначення дефініції «транспортна інфраструктура».

Транспортна інфраструктура – це сукупність усіх видів транспорту і транспортних структур, функціонування яких спрямоване на створення сприятливих умов діяльності сфер господарювання та формування організаційно-економічного механізму для забезпечення переміщення людей та вантажу.

Особливий характер створення та функціонування транспортної інфраструктури формує її специфічні ознаки [64; 67; 70; 72], згідно з якими транспортна інфраструктура:

- має складну структуру елементів, кожен з яких є підсистемою, що складається з окремих підрозділів, якими можуть бути окремі компанії;

- характеризується цілісністю, в якій всі елементи, є самостійними підрозділами, мають спільні характеристики та виконують загальне функціональне призначення;
- має значний вплив на характер та темпи соціального та економічного розвитку територій;
- відзначається наявністю структури, побудованої з набору елементів, кожен з яких має свої характеристики;
- характеризується високою фондомісткістю та капіталомісткістю, тобто ефекти розвитку транспортної інфраструктури мають переважно економічний характер;
- визначається тривалістю термінів створення, змінами та функціонуванням;
- формує нероздільність процесів виробництва та споживання транспортних «продуктів», має нематеріальний характер, тобто неможливість їх накопичення та зберігання, оскільки діяльність у сфері послуг передбачає в більшості випадків одночасність процесу виробництва та споживання послуг, тобто реалізація та споживання збігаються в часі та просторі, що потребує значної резервної потужності тощо.

Для подальшого дослідження розглянемо зміст категорії «транспортна інфраструктура» через її складові та їх класифікацію.

Окремі автори по різному підходять до класифікації транспортної інфраструктури [59; 61; 63; 73, с. 9; 74; 75; 76, с. 24 –25; 77, с. 95–96], узагальнення зазначених джерел дозволило запропонувати власний погляд на склад транспортної інфраструктури (рис. 1.2):

1. Транспортний засіб – це «механічний пристрій, призначений для перевезення людей та (або) вантажів, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів» [78]. Усі види транспортних засобів можна класифікувати:

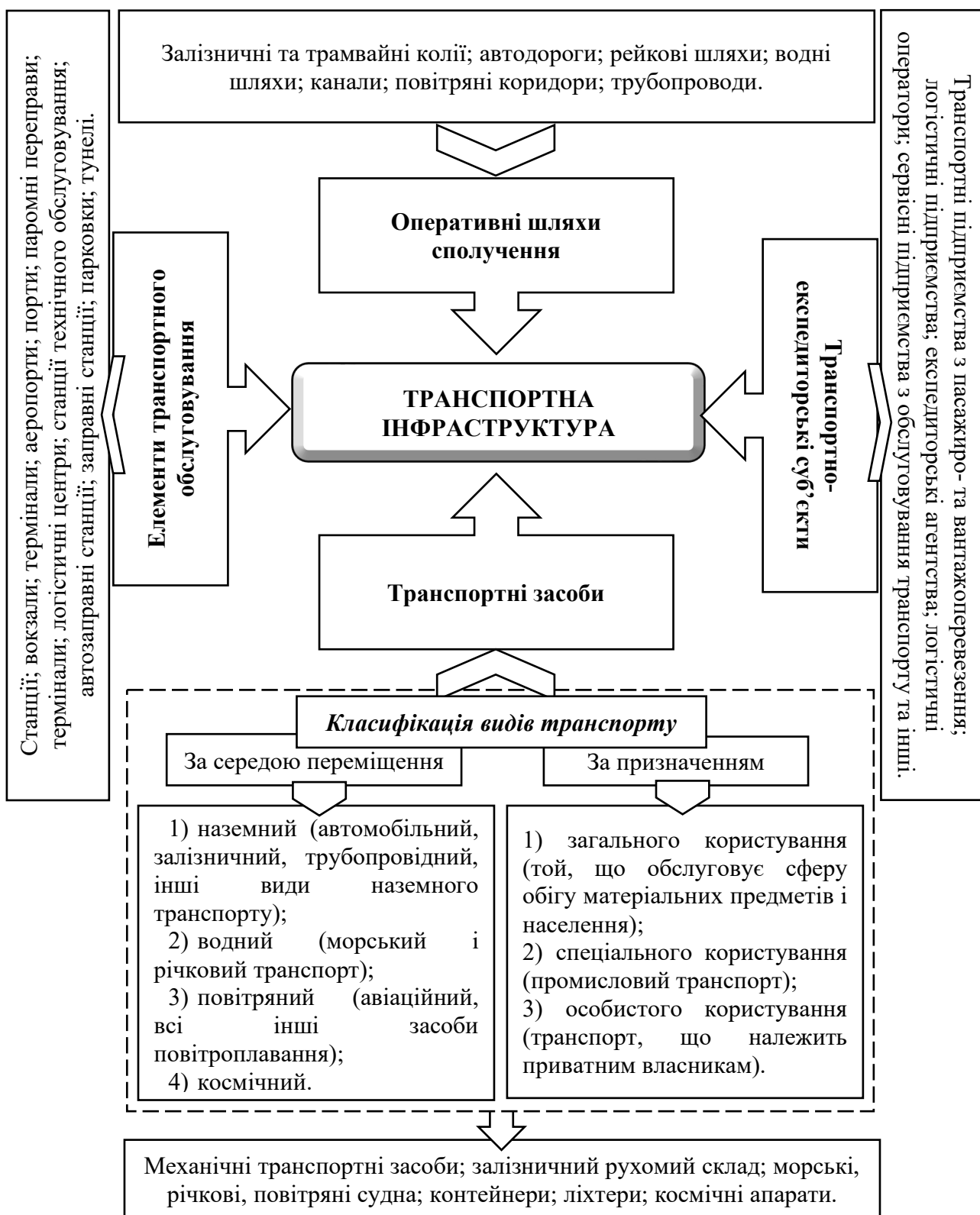


Рис. 1.2. Структура транспортної інфраструктури

Джерело: складено автором на основі [73; 79 – 81]

1.1. За середою переміщення:

- наземний транспорт (автомобільний, залізничний, трубопровідний, інші види наземного транспорту);
- водний транспорт (морський і річковий транспорт);
- повітряний транспорт (авіаційний, всі інші засоби повітроплавання);
- космічний транспорт.

1.2. За призначенням транспорт може бути:

- загального користування, який обслуговує сферу обігу матеріальних предметів і населення);
- спеціального користування (промисловий транспорт);
- особистого користування, що належить приватним власникам.

1.3. За енергією використання види транспорту поділяються на:

- транспорт, що приводиться в рух власним двигуном (транспортні засоби з тепловим двигуном; електротранспорт; гібридний транспорт);
- транспорт, що приводиться в рух силою повітря (вітрильні судна);
- транспорт, що приводиться в рух мускульною силою (транспортні засоби, що рухається за допомогою людини; транспорт, що рухається за допомогою тварини).

2. Елементи транспортного обслуговування, що забезпечують необхідні умови для надання послуг із переміщення вантажів та пасажирів (станції, вокзали, термінали, порти тощо).

3. Оперативні шляхи сполученням – це елементи транспортної інфраструктури, за якими відбувається рух транспортних засобів, тобто залізничні та трамвайні колії, автодороги, канали, повітряні коридори тощо.

4. Транспортно-експедиторські суб'єкти, що організують та забезпечують перевезення як пасажирів, так і вантажів (логістичні підприємства, експедиторські агентства, логістичні оператори тощо).

У зв'язку з тим, що як у внутрішній, так і у міжнародній торгівлі залежно від місця відправлення до місця призначення, зручності та швидкості транспортування та ряду інших факторів застосовуються такі види транспорту, як автомобільний, залізничний, трубопровідний, авіаційний, морський,

річковий, нами було розглянуто їх характеристики за різними рівнями управління (мега-, макро-, мезо-, та мікро- рівнями). Так на мегарівні діяльність транспортної інфраструктури розглядається на рівні світової економіки, на макрорівні – функціонування транспортної інфраструктури здійснюється в межах національної економіки, на мезорівні – транспортна інфраструктура охоплює рівень регіону, на мікрорівні транспортна інфраструктура досліджується на рівні підприємства.

Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль у вирішенні усіх соціально-економічних проблем. Так Бортник Н. П. та Єсімов С. С. зазначають, що «транспорт, як один з провідних елементів виробничої інфраструктури ..., з одного боку, забезпечує мобільність товарів і ресурсів, з іншого – полегшує доступність територій, надаючи тим самим можливість вільного пересування товарів, ресурсів і населення» [82, с. 17]. За недостатнього розвитку транспортна інфраструктура стає стримуючим елементом, а з її розвитком – прискорювачем економічного зростання. Дорошкевич Д. В. акцентує увагу на тому, що недостатній рівень транспортної інфраструктури негативно позначається на розвитку економіки, особливо на галузях, які зосереджені на міжрегіональних відносинах та зовнішній торгівлі, а також на забезпеченні доступності транспорту для населення [83]. Група авторів Заблюдска І. В., Корсакова О. С., Носкова С. А., Хорошилова І. О. вважають, що «для сталого розвитку наявності тільки шляхів сполучення недостатньо – потрібна відповідна транспортним і вантажним потокам інфраструктура, транспортна забезпеченість, що характеризує рівень транспортного обслуговування населення та забезпечення господарських зв'язків» [84]. Мандзюк Т. підкреслює, що «при загальному різноманітті зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на економічний розвиток є наявність або відсутність транспортного сполучення» [85]. Лактіонова О. Є. наголошує на тому, що «відставання розвитку транспортної інфраструктури від потреби галузей народного господарства в сфері транспортування вантажів гальмує розвиток економіки» [86]. Такої ж думки дотримується і Ткаченко Н. Ю., який зазначає,

що «рівень розвитку транспортної інфраструктури впливає на ефективність територіальної організації суспільства, оскільки транспорт утворює своєрідний каркас територіальної структури господарства і консолідує соціально-географічний простір, служить фактором стійкості соціально-економічного розвитку» [67, с. 58].

Проведений аналіз досліджень науковців [67;. 72; 77, с. 61–62 87, с. 24], дозволив встановити, що економічний зміст транспортної інфраструктури розкривається в деяких її функціях, а саме: забезпечуюча, регулююча, стимулююча, соціальна, продуктивна, зовнішньоекономічна, національної безпеки (табл. 1.4)

Таблиця 1.4

Функції транспортної інфраструктури

Функція 1	Характеристика функції 2
Забезпечуюча	Полягає у формуванні загальних умов для здійснення всіх стадій процесу відтворення (виробництво, розподіл, обмін, споживання), безперервне постачання ресурсів виробникам, а товарів споживачам. На ритмічність постачань та динаміку виробництва матеріалів та зростання торгівлі безпосередньо впливає наявність якісних транспортних послуг, які зі свого боку залежать від наявності та пропускнуєї спроможності транспортної мережі.
Регулююча	Транспортна інфраструктура є інструментом здійснення державної політики соціально-економічного розвитку регіонів та міст. Проекти транспортної інфраструктури є капітало- та трудомісткими. Але, як результат, новостворені об'єкти транспортної інфраструктури (дороги, аеропорти, річкові та морські порти, залізничні шляхи) сприяють розвитку економіки країни.
Стимулююча	Полягає у створенні умов для активізації інвестиційної діяльності, підвищення ефективності діяльності інших галузей матеріального виробництва та соціальної сфери. Будівництво нових комунікаційних мереж призводить до збільшення капітальних вкладень у промислове та житлове будівництво, сприяє міграції робочої сили, збільшує обсяги сільськогосподарського та промислового виробництва.
Соціальна	Створення умов для ефективної роботи пасажирського транспорту. Зокрема, рівень доступності транспортних послуг впливає на економію чи втрачений час населення, пов'язаний з їх пересуванням, створює умови для трудової міграції як усередині регіону, так і в країні загалом.
Продуктивна	Полягає в безпосередній участі операторів транспортної інфраструктури у створенні матеріальних засобів, необхідних для ефективної роботи складових транспортного комплексу (будівництво автомобільних доріг, залізничних колій, портів, аеропортів тощо).

1	2
Зовнішньоекономічна	Повинна створювати не лише сприятливі умови для участі країни в суспільному поділі праці, обслуговуванні зовнішньоторговельних потоків та міжнародних туристичних поїздок, а також бути статтею доходу у бюджет у вигляді плати за міжнародні транзитні перевезення.
Національної безпеки	Оскільки безпека країни визначається не лише потужністю армії, а також пропускну здатністю та розгалуженням існуючих транспортних комунікацій.

Джерело: складено автором на основі [67;. 72; 77, с. 61–62 87, с. 24]

Реалізуючи представлені функції, транспортна інфраструктура здійснює важливий внесок у пришвидшення розвитку національної економіки шляхом підвищення ефективності транспортних процесів та надання комплексу транспортних послуг, створюючи сприятливі умови для розвитку бізнесу, відповідно до національних економічних інтересів.

Таким чином, аналіз та систематизація сутнісно-функціонального наповнення понять «інфраструктура», «транспортна інфраструктура», а також виділення функцій транспортної інфраструктури дозволили створити теоретичний базис категоріального апарату транспортної інфраструктури, котрий, у свою чергу, покликаний забезпечити теоретичний фундамент формування та реалізації стратегій, механізмів та концептуальних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, яка має впливати на ефективність функціонування національної економіки загалом, сприяти розвитку зв'язків між регіонами всередині країни та між країнами, підтримувати формування взаємних економічних і соціальних міжнародних відносин України, що є її найважливішою умовою євроінтеграції.

1.2 Формування контуру забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури

У сучасних умовах розвитку України взаємозв'язок транспортної інфраструктури та економічного розвитку держави має велике значення для

конкурентоспроможності країни. Транспортна інфраструктура, що ефективно функціонує необхідна для сталого розвитку ринкової економіки та підвищення конкурентних позицій держави. Тому забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на внутрішньому та зовнішньому ринках стає актуальним. Це пов'язано зі збільшенням інтенсивності розвитку всіх процесів в економічному середовищі, зміною факторів зовнішнього середовища. Процес забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури – це цілісна система фінансових, управлінських, інноваційних, кадрових та інших заходів. Конкурентоспроможність є обов'язковою вимогою для успішного функціонування транспортної інфраструктури, яку ставить ринок транспортних послуг.

Дослідження теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури реалізується за певним алгоритмом, який включає ієрархію задач: визначення сутності основних понять теорії як концептуальної ідеї, а саме: «конкуренція», «конкурентоспроможність», «забезпечення конкурентоспроможності», «управління», «управління конкурентоспроможністю» та «управління конкурентоспроможністю галузі»; формування принципів управління конкурентоспроможністю галузі; визначення функцій управління конкурентоспроможністю галузі; формулювання контуру теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності, як сукупності принципів, інструментів, форм та методів досягнення мети.

Першим кроком у формуванні теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності за ієрархію задач є встановлення сутності таких понять як «конкуренція» та «конкурентоспроможність». Дослідження генезису та еволюції конкуренції засвідчує різноманітність підходів до виявлення і трактування її сутності та виокремлення форм, причому поява нових дефініцій обумовлюється проявами нових ознак економічного розвитку.

Відомо, що поняття «конкуренція» походить від латинського «concurrere», що означає «стикатися», «зіштовхуватися» [88]. Пояснюючи

умови конкуренції суб'єктів господарювання двадцятого століття, теоретичні висновки науковців повною мірою не враховували динамічних аспектів конкуренції та різноманітності її мотиваційних засад.

Аналіз літературних джерел [89; 90, с. 43; 91 – 94; 95, с. 118; 96, с. 196 – 197] дозволив встановити, що поняття «конкуренція» можна згрупувати за поведінковим, структурним та функціональним підходами. Так, поняття «конкуренція» за структурним підходом формується за допомогою аналізу структури ринку та умов конкуренції, тобто факторів, що визначають і впливають на розвиток суб'єкта у конкурентному середовищі. За функціональним підходом перед усім описується роль конкуренції в економіці, відносно до поведінкового підходу конкуренція розглядається як боротьба суб'єктів господарювання (додаток Б, табл. Б.1).

На основі зазначених підходів до поняття «конкуренція», розглянемо сутність даного поняття за низкою авторів. Структурний підхід [97 – 99] пояснює існування конкуренції за умови знеособлення ринкового механізму і наголошує на дослідженні конкурентних умов, які залежать від кількості та масштабів діяльності учасників ринку; конкуренція за даним підходом розглядається як механізм регулювання пропорцій суспільного виробництва, в результаті дії якого відбувається міжгалузєва міграція факторів виробництва. Функціональний підхід [100; 101] розкриває сутність конкуренції як чинника економічного розвитку, і насамперед, як мотиватора інноваційної діяльності. Поведінковий підхід до поняття «конкуренція» [102 – 105] визначається у межах виявлення поведінкових особливостей суб'єктів господарювання, що вступають у боротьбу за платоспроможний попит. Поведінковий підхід до пояснення сутності конкуренції активно розвивався в межах класичної та неокласичної політекономії. Наразі даний підхід обумовлює конкуренцію як боротьбу за переваги та форму взаємодії між економічними суб'єктами за покращення свого становища у конкурентному середовищі.

Поряд з різноманітням теорій конкуренції існує безліч підходів до поняття «конкурентоспроможність». Серед причин такого розмаїття необхідно

виділити не тільки відсутність єдиного трактування конкурентоспроможності, але й, часто, суперечливість між наявними визначеннями змісту поняття. Тому актуальною вбачається інтерпретація конкурентоспроможності з урахуванням багатоаспектності цього явища.

На основі виділених підходів до поняття «конкуренція» та існування причинно-наслідкових зв'язків сформувався поняття конкурентоспроможності на всіх рівнях управління. Конкурентоспроможність виявляється лише в умовах конкуренції та через конкуренцію. Конкурентоспроможність є важливим аспектом в оцінці як окремих структурних елементів країни, так і позиції держави у світовому господарстві загалом. Для більш ґрунтовного аналізу необхідно визначити сутність поняття «конкурентоспроможність» за тими ж підходами, що були застосовані до поняття «конкуренція» згідно з додатком Б (табл. Б.1) (табл. 1.5).

З огляду на підходи до сутності поняття «конкурентоспроможність», необхідно зазначити, що згідно з структурним підходом [106 – 108] поняття «конкурентоспроможність» формується на підставі аналізу структури ринку, тобто факторів, які впливають на розвиток суб'єкта у конкурентному середовищі. Такий підхід є важливим з позиції сучасного динамізму конкурентного середовища і перспективних досліджень щодо поєднання всіх елементів даного поняття. З точки зору функціонального [109 – 112] підходу конкурентоспроможність є сукупністю характеристик або особливостей суб'єкта конкуренції, які визначають його здатність виконувати чіткі дії та досягати конкретних результатів у конкурентному середовищі. За поведінковим підходом [113 – 115] конкурентоспроможність розглядається як сукупність властивостей суб'єкта конкуренції, що визначають його здатність реалізовувати певні дії та досягати конкретних результатів у конкурентному середовищі.

Подальше дослідження сутності конкурентоспроможності потребує трактування поняття «конкурентних переваг». Портер М. стверджує, що «конкурентні переваги і конкурентоспроможність тісно між собою пов'язані. Конкурентні переваги, що характеризують об'єкти чи суб'єкти

господарювання, є факторними ознаками, а конкурентоспроможність — результуючою, конкурентоспроможність є проявом системи багатьох факторів, які створюють різні конкурентні переваги в залежності від конкурентного середовища» [116].

Таблиця 1.5

Підходи до сутності поняття «конкурентоспроможність»

Назва підходу	Автор	Сутність
1	2	3
Структурний	Піддубний І. О., Піддубна А. І. [106]	Конкурентоспроможність – це потенціальна або реалізована здатність економічного суб'єкта до функціонування у релевантному зовнішньому середовищі, яка ґрунтується на конкурентних перевагах і відображає його позицію відносно конкурентів.
	Фасх'єв Х. А. [107]	Конкурентоспроможність – це оцінена споживачем властивість об'єкта перевершувати в певний момент часу без шкоди виробнику за якісними і ціновими характеристиками аналогів в конкретному сегменті ринку.
	Антонюк Л. Л. [108]	Конкурентоспроможність є проявом системи багатьох факторів, які створюють різні конкурентні переваги в залежності від конкурентного середовища.
Функціональний	Ожогов С. І. [109]	Конкурентоспроможність – це здатність витримувати конкуренцію, протистояти конкурентам.
	Забелін П. В., Моїсеєва М. К. [110]	Конкурентоспроможність – це здатність приносити прибуток на вкладений капітал в короткостроковому періоді не нижче заданої, або як перевищення над середньостатистичним прибутком у відповідній сфері бізнесу.
	Хруцький В. Є., Корнєєва І. В. [111]	Конкурентоспроможність – це стабільна можливість задовольняти певні потреби покупців краще, ніж конкуренти, та завдяки цьому вдало продавати продукцію з прийнятними фінансовими результатами для виробника.
	Єрмолов М. О. [112]	Конкурентоспроможність – це відносна характеристика, яка відображає відмінності у процесі розвитку певного виробника від виробника конкурента як за ступенем задоволення власними товарами, так й за ефективністю виробничої діяльності.
Поведінковий	Гельвановский М. [113]	Конкурентоспроможність – володіння властивостями, що створюють переваги для суб'єкта економічного змагання.
	Фатхутдінов Р. А. [114]	Конкурентоспроможність – властивість об'єктів, що характеризує ступінь задоволення конкретної потреби в порівнянні з аналогічними об'єктами, представленими на даному ринку. Визначає здатність об'єкта витримувати конкуренцію в порівнянні з аналогічними об'єктами на даному ринку.
	Гончаревич Л.Г. [115]	Конкурентоспроможність – володіння суб'єктом певними властивостями, які дають йому можливість розвиватися на інноваційній основі та перемагати у конкурентній боротьбі.

Джерело: складено автором

Сучасні визначення конкурентної переваги базуються на виділенні основних характеристик, різноманітність яких обумовлює відсутність єдиної інтерпретації поняття. Так Віггінс Р. Р., Руфлі Т. В. і Шумкер П. Х. стверджують, що оволодіння конкурентними перевагами означає досягнення більш високого рівня продуктивності порівняно з конкурентами [117; 118]. Бесанко Д., Дрейнова Д. та Шенлі М. стверджують, що будь-який об'єкт має конкурентну перевагу, якщо рівень його економічного прибутку вищий за середній рівень конкурентів [119, с. 389]. Г. Азоєв Г. Л. і Челенков А. П. вважають, що для набуття конкурентних переваг варто випереджати конкурентів в економічній, технічній та організаційній сферах [120, с. 48]. Барні Дж., досліджуючи дане поняття у контексті стратегічного розвитку, засвідчує, що об'єкт господарювання має конкурентні переваги, якщо реалізує стратегію створення вартості, і ця стратегія не може бути реалізована жодним із існуючих або потенційних конкурентів [121, с. 102]. Формування та підтримка конкурентних переваг відбувається у дві фази: формування та реалізація стратегії створення вартості, що забезпечує існування таких конкурентних переваг; виключення можливості реалізації подібної стратегії потенційними конкурентами та тими, що існують. Це роз'яснення акцентує увагу на важливості не лише випередження конкурентів, а й уникнення загрози оволодіння конкурентами тими самими перевагами через моделювання стратегії [122, с.59].

Кирчата І. М. та Поясник Г. В. характеризують конкурентну перевагу як «сукупність об'єктивних і суб'єктивних чинників, які вигідно відрізняють суб'єкти і об'єкти економічної діяльності (країна, регіон, підприємство, товар) від їх конкурентів є конкурентними перевагами» [123].

Міценко Н. Г. та Смик О. С. під конкурентними перевагами розуміють – «наявність у системі якої-небудь ексклюзивної цінності, що дає їй переваги перед конкурентами» [124, с. 245].

Балабанова І. стверджує, що конкурентні переваги – це «сукупність ключових відмінних від суперників чинників успіху, які сприяють забезпеченню стійкої лідируючої конкурентної позиції на певний період» [125].

Конкурентна перевага – це основа гарантування конкурентоспроможності суб'єкта, зміст якої найчастіше пояснюється спроможністю перевершувати конкурентів у досягненні стратегічних цілей. Конкурентоспроможність забезпечується формуванням та збереженням на певному ринку набору переваг відносно до конкурентів. Це вказує про наявність причинного зв'язку між поняттями «конкурентоспроможність» та «конкурентна перевага», а саме: перше є результатом формування другого.

Підсумовуючи вищезазначене, необхідно сформулювати сутність конкурентних переваг транспортної інфраструктури. Конкурентні переваги транспортної інфраструктури – це сукупність можливостей транспортної інфраструктури, що дозволяють швидко реагувати на зміни зовнішнього й внутрішнього середовища та утримувати конкурентну позицію на світовому ринку транспортних перевезень.

Існує велика кількість класифікацій конкурентних переваг, на підставі контент-аналізу та узагальненню джерел [126, с. 177; 127; 128, с. 242; 129, с.81; 130 – 132; 133, с.41] було сформовано конкурентні переваги транспортної інфраструктури, які класифіковано за мікро-, мезо-, макро- та мега- рівнями (рис. 1.6).

Наступним кроком у формуванні теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності за ієрархію задач є встановлення сутності поняття «забезпечення конкурентоспроможності». Коваленко О. М. поняття «забезпечення конкурентоспроможності» розглядає як «процес здійснення систематизованих та впорядкованих видів діяльності, метою яких є досягнення необхідного рівня конкурентних переваг на стратегічних напрямках діяльності підприємства» [134, с. 268]. Згідно з групою авторів Черниш І. В., Кузьменко Л. Ю., Новаковської М. С., забезпечення конкурентоспроможності – це «цілеспрямований процес, що підтримує наявні та формує нові конкурентні

переваги, які надають можливість отримувати підприємству позитивні результати своєї господарської діяльності» [135, с. 160].



Рис. 1.6. Конкурентні переваги транспортної інфраструктури за рівнями управління

Джерело: складено автором

Під забезпеченням конкурентоспроможності Лісовська Л. С. та Катаєв А. В. розуміють як «здійснення систематизованих та впорядкованих видів діяльності, які спрямовані на досягнення необхідного рівня конкурентних переваг на стратегічно важливих напрямках діяльності» [136, с. 329]. Група авторів Бурцева Т. А., Сизов В. С. та Цень О. А. вважають, що забезпечення конкурентоспроможності – це, «передусім, філософія управління всією системою в умовах ринку, що орієнтується на вирішення наступних задач: дослідження потреб споживачів та тенденцій їх розвитку; оцінка поведінки та можливостей конкурентів; дослідження стану та тенденції розвитку ринку; пізнання оточуючого середовища та його тенденції; вміння створювати такий товар, щоб споживач віддав перевагу створеному товару, а не товару конкурента; реалізація перерахованих завдань на довготривалу перспективу» [137].

Контент-аналіз літературних джерел [134, с. 271; 138; 139, с. 115; 140, с. 19; 141; 142, с. 115; 143, с. 142] дозволив встановити, що головним дієвим засобом забезпечення конкурентоспроможності є система управління конкурентоспроможністю, оскільки ефективний процес управління конкурентоспроможністю гарантує збільшення обсягів виробництва, надання нових якісних послуг та товарів, розширення асортименту товарів та послуг, пошук нових партнерів, оновлення науково-технічної складової тощо, цим самим забезпечується підвищення конкурентоспроможності завдяки наявним конкурентним перевагам [135, с. 160].

На підставі усього вище зазначеного доцільно визначити сутність понять «управління», «управління конкурентоспроможністю» та «управління конкурентоспроможністю галузі». Управління виступає найважливішим ресурсом суб'єкта господарювання, де закладено здатність розробляти цілі, координувати процес виконання завдань та виконувати відповідні функції, впливати на людей, навчати персонал для досягнення бажаних результатів [144, с. 152]. Підґрунтям управління конкурентоспроможністю є концептуальні положення економічної теорії та менеджменту.

Поняття «управління» є багатоаспектним, тому у науковій літературі немає однозначного визначення даної дефініції. До поняття «управління» включається багато значень, воно розглядається за різними точками зору (Додаток Б, рис. Б.1).

З рисунка В.1 видно, що група авторів [145 – 148] розглядає поняття «управління» як процес та визначають дану дефініцію як безперервну послідовність дій, що здійснюються суб'єктом управління, внаслідок чого формується і змінюється стан керованого об'єкта, встановлюються цілі спільної діяльності, визначаються шляхи їх досягнення. Наступна група науковців [149 – 151] під «управлінням» розуміє сукупність певних дій, які реалізуються суб'єктом управління стосовно об'єкта з метою його перетворення та забезпечення руху до певної мети. Інші вчені [152; 153] визначають поняття «управління» як функцію, тобто виконання ним функціональних обов'язків, тоді як управління як діяльність є набагато ширшим поняттям, пов'язане головним чином із діями суб'єкта управління. Деякі джерела [154 – 156] поняття «управління» розглядають як систему та механізм побудови сукупності елементів, кожен з яких впливає на об'єкт та безпосередньо на управління.

Розглянувши поняття «управління», можна зазначити, що найточніше сутність «управління» передає розуміння даної категорії як безперервної діяльності, оскільки враховує нерозривний вплив суб'єкта на об'єкт управління.

Для формування теоретичних засад за темою дослідження необхідно проаналізувати ряд поглядів провідних науковців щодо поняття «управління конкурентоспроможністю». Балабанова Л. В. під управлінням конкурентоспроможністю розуміє «сукупність управлінських дій, спрямованих на дослідження діяльності активних і потенційних конкурентів, їхніх сильних і слабких сторін, а також розробку конкурентних стратегій, що забезпечують формування й підтримку довгострокових конкурентних переваг» [157, с. 115]. Бондаренко Г. С. стверджує, що управління конкурентоспроможністю – це «систематичний, планомірний і цілеспрямований вплив на систему конкурентоспроможності з метою збереження її стійкості чи переведення з

одного стану в інший за допомогою необхідних та достатніх способів і засобів впливу» [158, с. 5 – 6].

Мансуров Р. Є. розглядає поняття «управління конкурентоспроможністю» як «діяльність, спрямовану на формування низки управлінських рішень, які, відповідно, повинні бути спрямовані на протистояння можливим зовнішнім впливам для досягнення лідерства згідно з поставленими стратегічними завданнями» [159, с. 94]. Згідно з думкою Гавриша О. А., управління конкурентоспроможністю варто розглядати як «систему заходів щодо впливу на рівень конкурентоспроможності з метою приведення його до бажаного або оптимального рівня та утримання у перспективі» [160].

Проте, слід зазначити, що об'єктивність підходів до розуміння сутності поняття «управління конкурентоспроможністю» підтверджується не лише в процесі його дослідження як економічної категорії, але і встановленні конкурентоспроможності за різними ієрархічними рівнями управління (мікро-, мезо-, макро- та мега- рівнів) (рис. 1.3).

Зазначимо, що кожен наступний рівень управління конкурентоспроможністю щодо прямого зв'язку, формує потенціал подальшого рівня, а в сукупності вони є взаємодоповнюючими. Ґрунтовне значення обумовлюється на мікрорівні, а з кожним наступним рівнем суперництво зростає, і найсильніша «боротьба» за конкурентоспроможність виявляється на мегарівні, де процеси конкуренції та взаємодії щільно переплітаються.

Так, під управлінням конкурентоспроможністю на мікрорівні розуміється управління конкурентоспроможністю підприємства – це «функція менеджменту, що реалізується через здійснення загальних функцій з метою підтримання та підвищення конкурентоспроможності підприємства та його товарів, що є складовими єдиної системи» [161, с. 15]. Ефективне управління конкурентоспроможністю на мікрорівні демонструє здатність підприємства передбачати своє майбутнє для того, щоб динамічно розвиватися, виробляти та

реалізувати конкурентоспроможні товари та послуги для отримання прибутку [162].

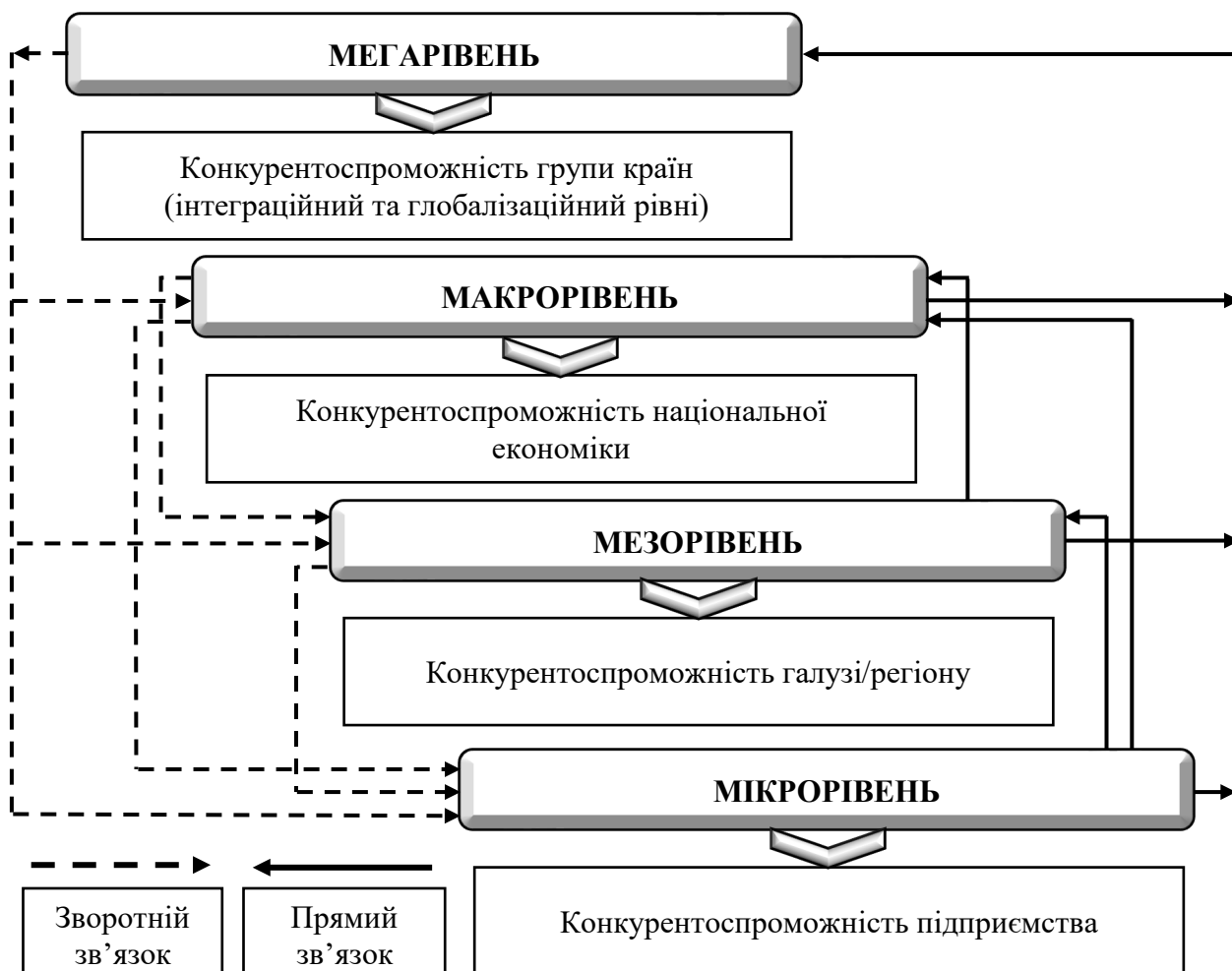


Рис. 1.3. Ієрархічна структура конкурентоспроможності за рівнями управління

Джерело: складено автором

Управління конкурентоспроможністю на мезорівні – управління збалансованим розвитком галузей національної економіки, формування ринкової інфраструктури [163, с. 96]. Дієве управління конкурентоспроможністю на мезорівні регулює здатність підприємств регіону чи галузі реалізувати свій потенціал для задоволення споживачів, гарантувати високий рівень життя населення та протистояти конкурентному тиску з боку вітчизняних та іноземних виробників [164, с. 42].

Управління конкурентоспроможністю на макрорівні являє собою удосконалення механізму державної підтримки розвитку галузей національної

економіки (система державних дотацій, податковий режим, пільгове кредитування), формування державного продовольчого резерву, державні закупівлі, удосконалення законодавчої бази, регулювання експортно-імпортних операцій [163, с. 96]. Адекватне управління конкурентоспроможністю країни дозволяє їй виробляти та реалізовувати товари та послуги, взаємодіяти з іншими країнами, як на зовнішніх, так й на внутрішніх ринках з найбільшим економічним ефектом [165].

Управління конкурентоспроможністю на мегарівні здійснюється за допомогою міжнародного законодавства і наднаціональних інститутів контролю світової економіки [166, с. 14]. Управління конкурентоспроможністю на мегарівні надає можливість формувати потенціал для глобальної взаємодії, взаємопроникнення, демонструючи конкуренцію між державами, багатонаціональними альянсами, глобальними корпораціями, інтеграційними об'єднаннями, транснаціональними компаніями [167, с. 31 – 32].

Для успішного управління конкурентоспроможністю варто визначитися з конкурентними перевагами, оскільки конкурентні переваги значною мірою відповідають стратегічним цілям розвитку потенціалу. Виходячи з принципів адаптації до навколишнього середовища та гарантування економічної ефективності, що є сутністю цілей оперативного-тактичного рівня управління конкурентоспроможністю, конкурентні переваги є водночас визначальними для дослідження потенціалу та надає можливість вибрати тип конкурентної стратегії.

Так Хринюк О. С. у своїй роботі зазначив, що одним з головних етапів процесу управління конкурентоспроможністю є дослідження конкурентних переваг, що здійснюється на підґрунті аналізу сильних та слабких сторін і включає наступні показники: потреба в інвестиціях, широкий спектр високоякісних конкурентних послуг та цінової політики, потреба у засобах формування попиту та сприяння збуту, комплекс заходів, що забезпечують перевагу над конкурентами на ринку, формування позитивного іміджу,

безперервне оновлення продукції / послуг шляхом впровадження нових маркетингових розробок [168, с. 71].

Тому виявлення конкурентних переваг дає змогу більш доцільно використовувати ресурси та можливості, вибирати найбільш раціональні напрями розвитку економічного потенціалу у короткостроковій та довгостроковій перспективі.

Розробка теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності галуззі стає однією з найважливіших завдань, без якої суб'єктам складно вижити на ринку в конкурентному середовищі та отримати бажаний результат своєї діяльності. Оскільки було встановлено, що обов'язковою умовою забезпечення конкурентоспроможності є управління, то для ефективного управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури необхідно теоретико-методичне підґрунтя. Під теоретичними засадами управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галуззі слід розуміти систему точок зору на виконання завдань у сфері підвищення рівня конкурентоспроможності, що розкриває ідеї управління та основний план здійснення заходів щодо розв'язання найважливіших проблем. Теоретичні засади визначають принципи та напрямки управлінських дій, поєднання методів управління, інструментів безпосереднього управління або здійснення заходів. Теорія управління включає безліч підходів, принципів та функцій, на основі якої формується методика, яка поєднує інструменти, цикли та методи. Управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галуззі базується на застосуванні його основних положень, відповідно до яких головними елементами управління є ціль, об'єкт та суб'єкт, принципи, методи та інструменти, а також функції управління [123; 169, с. 292; 170; 171, с. 13] (рис. 1.4).

Ціль управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галуззі полягає у забезпеченні довгострокового сталого функціонування об'єкта на ринку за допомогою конкурентних переваг та ефективних конкурентних стратегій у будь-яких соціально-економічних, політичних, та інших змінах у зовнішньому середовищі [171, с. 86]. Об'єктом управління

конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі є рівень конкурентоспроможності, достатній для забезпечення успішної конкуренції протягом певного періоду на певному ринку, а суб'єктом – є сукупність юридичних та фізичних осіб, які реалізують управління [172]. З огляду теоретичних засад управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі, однозначно встановлено, що необхідно визначення його завдань, функцій, методів, принципів та інструментів, які мають виділятися залежно від рівня управління.



Рис. 1.4. Елементи управління конкурентоспроможністю

Джерело: складено автором

Одними з головних компонентів теоретичних засад управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі є принципи його організації та реалізації ним функцій. Кузьмін О. Є. [173, с. 260] вважає, що принцип є

початковим положенням економічної теорії й головним елементом організації певної економічної діяльності. Гаррінгтон Дж. [174] стверджує, що управління конкурентоспроможністю реалізується на підставі принципів формування стійкості конкурентної позиції. Загалом, існує велика кількість принципів управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі [175, с. 10 – 12; 176; 177, с. 71 – 72; 178 – 180; 181, с. 26 – 27], серед яких можливо виділити наступні: адаптивність, системність та комплексність, стратегічна значущість, гнучкість, синергічність, послідовність, ієрархічність, інтегрованість, конгруентність, інноваційність (додаток Б, табл. Б.2).

Управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі є невід’ємною частиною процесу управління об’єктом, тому концепція управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі повинна базуватися на застосуванні загальних функцій управління, якими в теорії управління є функції: планування, організація, мотивації, координації (організації) та контролю [157; 172; 176; 182; 183, с.13; 184], які тотожні підпроцесам управління конкретним об’єктом:

1) функція планування – передбачає формування стратегій та тактик здійснення цілей та завдань, розроблення заходів, підготовку планів та графіків виконання окремих програм для підвищення конкурентоспроможності об’єкта загалом та в окремих його структурних підрозділах;

2) функція організації – передбачає реалізацію узгоджених планів та завдань, зокрема у частині розподілу ресурсів між окремими напрямками діяльності, забезпечення необхідної координації дій підрозділів та окремих фахівців для досягнення поставлених цілей;

3) функція мотивації – забезпечує використання мотиваційних регуляторів (фінансових та психологічних) діяльності суб’єктів управління конкурентоспроможністю об’єкта;

4) функція координації – забезпечує практичне виконання прийнятих планів та заходів, питання, пов’язані з розподілом матеріальних, фінансових та трудових ресурсів між різними сферами діяльності. Також, у процесі

координації діяльності гарантується необхідна узгодженість дій операційних підрозділів та окремих фахівців щодо виконання прийнятих планів;

5) функція контролю – забезпечує нагляд та перевірку відповідності рівня конкурентоспроможності об'єкта встановленим вимогам, передбачає розроблення стандартів моніторингу у вигляді системи кількісних показників, які дозволяють своєчасно перевіряти ефективність виконання планів і програм або їх окремих заходів, щоб вносити зміни, що сприятимуть досягненню мети об'єкта.

Послідовна реалізація функцій управління: планування – організація – мотивації – координації – контролю у межах управління конкурентоспроможністю об'єктом формує цикл – «спіральне управління». З точки зору управління, вихідною точкою є ціль, формування та кількісна оцінка якої включена в процес планування. Контроль включає порівняння фактичних результатів управління з метою управління. Якщо затверджена ціль частково або повністю досягнута, формується нова ціль. Це супроводжується переходом цілі на новий рівень, зумовлюючи зміну процесів управління та функцій, які вони виконують. В іншому випадку, ціль залишається такою ж, і замість «спіральних» функцій існує «коло функцій», яке базується на перекритті трохи зміненого змісту окремих процесів на попередні функції [122, с. 99].

Наступним елементом управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі є інструменти. Їх вважають способами впливу на господарську діяльність. Під інструментами, зазвичай, прийнято розуміти конкретні засоби, що використовуються з метою виконання поставлених завдань [185, с. 380]. Так, до інструментів управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі різні автори відносять: фінансові, економічні, організаційні, технологічні [122, с. 99]; економічні, соціально-психологічні, адміністративні [185]; фінансово-економічні, кадрові, організаційні, інформаційні, матеріально-технічні [186]. На підставі зазначених інструментів управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі, можна

виокремити та розподілити їх за способом створення конкурентних переваг [122; 185 – 186]:

1) фінансові – це засоби, які використовуються для виконання завдань, встановлених у фінансовій політиці;

2) соціально-економічні – це сукупність засобів, які цілеспрямовано впливають на формування сприятливих умов для функціонування та розвитку об'єкта;

3) організаційні – це засоби, що створюють умови для розвитку конкурентних переваг та забезпечують здатність протистояти ризикам;

4) технологічні – управління процесами модернізації технологій та обладнання, створення інноваційної культури, управління якістю продукції, надання послуг та сервісу, застосування стратегій управління інтелектуальною власністю тощо;

5) інформаційні – це комплекс засобів, що охоплюють усі дії та операції, такі як планування, організацію, координацію і контроль інформаційних процесів, а також комунікацію для поліпшення роботи.

6) соціально-психологічні – це сукупність характерних прийомів впливу на особистісні стосунки, що виникають на підприємстві, галузі, країни, а також на соціальні процеси, які в них відбуваються.

Представлені інструменти управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі розглядаються через призму евентуальних способів формування конкурентоспроможності, тобто є складовими методики управління конкурентоспроможністю. Методи, як обов'язкові елементи методики управління конкурентоспроможністю – це «засоби та прийоми цілеспрямованого впливу на керовану систему на різних функціональних та ієрархічних рівнях управління» [187, с. 68].

Так, методи управління конкурентоспроможністю класифікуються за напрямом впливу (методи прямого та непрямого впливу), за формою впливу (кількісні та якісні) та за характером впливу (економічні, політичні, адміністративні, організаційно-розпорядчі та соціально-психологічні тощо).

Аналіз наукової літератури [122, с. 101; 179; 187, с. 68; 188; 189, с. 131, 190, с. 181; 191] свідчить про те, що наразі існує велике різноманіття методів управління конкурентоспроможністю, але з огляду на тему дослідження можна виокремити наступні методи управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі: фінансові (фінансування інфраструктурних проектів), соціально-економічні (встановлення адекватних цін на обслуговування, підвищення продуктивності праці), організаційні (удосконалення організаційної структури управління та організації надання послуг, формування установ управління конкурентоспроможністю), соціально-психологічні (підвищення активності працівників, створення належних соціально-психологічних умов для організації трудової діяльності), технологічні (модернізація наявних та створення нових переваг, інжиніринг процесів з надання послуг), інформаційні (інформаційне забезпечення). Впровадження методів управління конкурентоспроможністю галуззю вимагає застосування комплексного підходу до здійснення фінансових, організаційних, технічних, технологічних та інших заходів.

Для більш повного розуміння інструментів та методів управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі, представлено зведену інформацію у таблиці 1.6.

Таблиця 1.6

Інструменти та методи управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі

Назва інструмента/метода	Характеристика інструментів	Характеристика методів
1	2	3
Фінансові	Фінансові ресурси, вартість капіталу та інвестиції, фінансові результати діяльності, інвестиції тощо.	Фінансування інфраструктурних проектів.
Соціально-економічні	Соціально-економічні ситуації, економічні плани, кваліфікація трудових кадрів, мотивація персоналу тощо.	Встановлення адекватних цін на обслуговування, підвищення продуктивності праці.

Продовження таблиці 1.6

1	2	3
Організаційні	Організаційна структура, ефективність управління, державне регулювання тощо.	Удосконалення організаційної структури управління та організації надання послуг, формування установ управління конкурентоспроможністю.
Технологічні	Технічний рівень, якість обслуговування, науково-технічний потенціал тощо.	Модернізація наявних та створення нових переваг, інжиніринг процесів з надання послуг.
Інформаційні	Інформаційні ресурси.	Забезпечення інформаційними ресурсами.
Соціально-психологічні	Сукупність характерних прийомів впливу на особистісні стосунки.	Підвищення активності працівників, створення належних соціально-психологічних умов для організації трудової діяльності.

Джерело: складено автором на основі [122; 185 – 191]

Аналіз теоретичних напрацювань, щодо сутності понять «забезпечення конкурентоспроможності», «управління конкурентоспроможністю» та «управління конкурентоспроможністю інфраструктурної галузі» дають змогу сформулювати визначення управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури, під яким варто розуміти сукупність послідовних управлінських заходів, які забезпечують формування та підтримку стратегічних завдань, що ґрунтуються на конкурентних перевагах транспортної інфраструктури та спрямовані на досягнення цілі з підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури як на вітчизняному, так і на міжнародному ринку транспортних послуг.

На підставі вищезазначеного та основних елементів управління (ціль, об'єкт та суб'єкт, принципи, методи, інструменти, функції) сформульовано контур теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Контур теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури

Джерело: складено автором

Запропонована схема обґрунтованих теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури дозволить адекватно визначати завдання, приймати ефективні управлінські рішення, розробляти заходи відносно підвищення конкурентоспроможності, підтримувати необхідний рівень конкурентної позиції, а також забезпечить пристосування транспортної інфраструктури до нестабільних конкурентних умов.

Ціллю забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є забезпечення стійкості, сталого функціонування та досягнення необхідного рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на ринку перевезень за будь-яких політичних, соціально-економічних та інших змін у зовнішньому середовищі. На досягнення даної цілі впливає ресурсне секвестрування, яке залежить від умов світового ринку послуг та включає багато факторів: політичні, правові, економічні, технічні, природно-кліматичні, соціальні, інституційні, демографічні тощо. Завдання забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури можна окреслити як підвищення рівня обслуговування, ефективне керування активами, покращення процесів інфраструктури та ефективне використання технологій.

Об'єктом – є рівень конкурентоспроможності, який відповідає необхідним умовам для забезпечення її життєздатності, для вирішення завдань із забезпеченням конкурентних позицій та збереження наявних та вдосконалення нових конкурентних переваг.

Суб'єктами – є коло осіб, які належать до скоординованої системи забезпечення транспортного комплексу та беруть участь у розробленні та здійсненні адміністративних рішень у сфері забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, такі як державні урядові організації, міністерство інфраструктури, акціонерне товариство «Українська залізниця», Державне агентство автомобільних доріг України, адміністрації морських портів, авіаперевізники тощо.

За допомогою впливу суб'єкта на об'єкта конкурентоспроможності транспортної інфраструктури формується результат досягнення необхідного рівня конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури як елемента реалізації теоретико-методичних засад.

Забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на ринку транспортних перевезень є розвитком світового ринку. Так, транспортні перевезення являють собою підсистему, яка пов'язана з управлінням на різних рівнях (мега-, макро-, мезо- рівні) шляхом впровадження принципів, методів та інструментів впливу на конкурентоздатність транспортної інфраструктури з узгодженням інтересів усіх зацікавлених груп в стратегічному розвитку транспортної інфраструктури.

Ефективне функціонування транспортної інфраструктури повинно забезпечуватися за допомогою реалізації наступних принципів:

1) адаптивність – забезпечення високого рівня пристосування до динамічних змін ринкового середовища та здатності конкурувати на світових ринках транспортних перевезень;

2) системність та комплексність – конкурентоспроможність транспортної інфраструктури необхідно розглядати як сукупність взаємозалежних та взаємопов'язаних компонентів цілісної системи, орієнтованої на досягнення своєї мети;

3) стратегічна значущість – у процесі планування та реалізації стратегій конкурентоспроможності транспортної інфраструктури варто вирішувати не тільки поточні задачі, а й, встановлювати та досягати стратегічні цілі економічного зростання держави у глобальному середовищі;

4) гнучкість – здатність перетворення процесів формування конкурентоспроможності транспортної інфраструктури з урахуванням умов постійно змінного середовища з мінімізацією втрат часу та ресурсів;

5) синергізм – досягнення найкращого ефекту у формуванні конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, поєднуючи основні елементи її формування в єдину систему;

6) послідовність – усі заплановані або впроваджені дії щодо управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури повинні здійснюватися в часі й просторі у чітко встановленій послідовності;

7) ієрархічність – формування багаторівневої структури управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури;

8) інтегрованість – забезпечення необхідної узгодженості дій на всіх рівнях управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури, її об'єктивну та функціональну координацію;

9) конгруентність – узгодженість інтересів усіх зацікавлених сторін у стратегічному розвитку транспортної інфраструктури;

10) інноваційність – впровадження у процес управління інноваційних технологій і засобів комунікації, застосування сучасних моделей управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури, які є підґрунтям довготривалого лідерства серед конкурентів.

Для забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, доречно буде використовувати політичні, адміністративно-правові, організаційні, економічні та соціально-психологічні методи транспортної інфраструктури. Політичні методи впливають на конкурентоспроможність транспортної інфраструктури у вигляді заходів щодо інституціоналізації політичних відносин та взаємодії суб'єктів управління у даній галузі. Адміністративно-правові методи засновані на застосуванні нормативно-правових норм, таких як міжнародне право, міжнародні угоди, національне законодавство. Організаційні методи реалізуються у вигляді заходів щодо створення інституцій управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури, формування єдиної транспортно-логістичної мережі тощо. Економічні методи реалізуються за допомогою фінансування інфраструктурних проектів, встановлення адекватних цін на послуги транспортної інфраструктури тощо. Соціально-психологічні методи включають здійснення впливу на соціопсихологічні відносини між працівниками, створюючи належний морально-психологічний клімат у колективі, а також інформаційну діяльність

щодо просування концепції підвищення безпеки та гарантування сталого розвитку транспортної інфраструктури.

Забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури передбачає впровадження низки інструментів таких, як підвищення ефективності державного регулювання у сфері конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, створення сприятливих умов для бізнесу в транспортній сфері, інтеграція транспортної інфраструктури в міжнародну транспортну систему, впровадження сучасних інтегрованих інформаційних технологій. Фінансові інструменти як компонент управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури передбачають залучення інвестицій у розвиток і модернізацію об'єктів транспортної інфраструктури, стратегія фінансової безпеки структурних підрозділів транспортної інфраструктури (достатній рівень фінансової стійкості, платоспроможність, ліквідність тощо). Соціально-економічні інструменти забезпечують інтенсифікацію бізнесу в транспортних підприємствах та суміжних підприємствах, яка встановлює взаємозалежність між кількістю підприємств, що функціонують у сфері транспортної інфраструктури, та рівнем обслуговування та задоволення потреб споживачів і конкуренцією. Організаційні інструменти передбачають інтеграцію вітчизняної транспортної інфраструктури до світового ринку транспортних перевезень. Об'єднані зусилля транспортної інфраструктури загалом та інших сервісних компаній з надання інтегрованих послуг з вантажоперевезень дозволяють створити глобальну сервісну мережу, яка в кінцевому підсумку посилить конкурентні переваги транспортної інфраструктури на світовому ринку. Технологічні інструменти забезпечують впровадження системи інтермодальних та мультимодальних перевезень. Об'єднання зусиль транспортних та інших сервісних підприємств з метою надання комплексних послуг з обробки та транспортування дозволяють створити глобальні сервісні мережі, що, у свою чергу, сприятиме підвищенню рівня управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури та країни загалом. Також, до організаційного

інструменту належить і державне регулювання у сфері управління транспортної інфраструктури, тобто створення системи державного нормативно-правового забезпечення, програм державної підтримки, модернізацію об'єктів транспортної інфраструктури тощо.

Розвинена транспортна інфраструктура, яка інтегрована у розгалужену транспорту систему, може зменшити витрати на пасажирські та вантажні перевезення. Можливості найбільш значного покращення показників, що визначають рівень конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, спрямовані на скорочення часу обслуговування, тобто реалізації доставляння від «дверей до дверей». Впровадження інтермодальних та мультимодальних транспортних систем дозволить зв'язати ланцюги постачання усіма видами транспорту, створивши, таким чином, якісно новий вид транспортного обслуговування з високим рівнем обслуговування та швидкістю доставляння. Інформаційні інструменти забезпечують впровадження сучасної інтегрованої інформаційної інфраструктури збільшити можливості ефективного управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури. Розвиваючи гнучкість управління транспортною інфраструктурою для адаптації до змін міжнародної конкуренції, в управлінні транспортною інфраструктурою варто застосовувати ефективні системи обробки даних, що підтримують управління та пов'язані з цим результати. Також впровадження інтегрованої інформаційної інфраструктури є інструментом досягнення необхідного рівня безпеки транспортування.

Важливо зазначити, що перелік конкретних інструментів змінюється в залежності від пертурбацій на світовому ринку, появи нових інструментів, поліпшення базових елементів управління конкурентоспроможністю транспортної інфраструктури, тобто об'єктивного процесу оновлення.

Таким чином, представлена структура і зміст теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури у вигляді запропонованого контуру, може бути використана, як базова модель забезпечення конкурентоспроможності на усіх рівнях управління

конкурентоспроможності транспортної інфраструктури. Формування теоретичних засад забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури передбачає практичне застосування та виступає підґрунтям для формування ефективної системи управління конкурентоспроможністю на різних рівнях (мега, макро, мезо, мікро) транспортної інфраструктури .

1.3 Місце і роль морської транспортної інфраструктури у забезпеченні конкурентоспроможності транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції

Розвиток держави безпосередньо залежить від того, наскільки ефективно реалізується система управління у різних сферах, включаючи транспортну інфраструктуру. Сучасні світові тенденції вимагають постійного вдосконалення управління транспортною інфраструктурою. Стан та рівень розвитку транспортної інфраструктури є одним із найважливіших факторів соціально-економічного розвитку країни. Досвід європейських країн підтверджує, що розвиток транспортної інфраструктури визначає інтенсивність економічних зв'язків і є однією з найважливіших умов розвитку економіки держави загалом. Зростання економіки держави може сповільнюватися через обмеження інфраструктури через низьку якість доріг чи надання послуг, низьку пропускну здатність об'єктів інфраструктури тощо [192, с. 87].

Розвиток транспортної інфраструктури здійснюється для покращення транспортного забезпечення, що в довгостроковій перспективі збільшить реальний ВВП на душу населення, за рахунок активів інфраструктурного капіталу, доступу транспортних компаній до нових ринків, збільшення продажів і прибутковості їх діяльності, це в свою чергу, напряду залежить від рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури [57, с. 85].

Транспортна інфраструктура європейських країн на сучасному етапі розвитку об'єднує інфраструктурні об'єкти, що мають значення для всіх типів

транспортних засобів, що реалізують транспортування вантажів та пасажирів у межах Європи та за її межами.

Для аналізу транспортної інфраструктури країн Європи необхідно провести дослідження динаміки показників транспортної інфраструктури ефективності ланцюжків постачання, які використовують для переміщення продукції на ринки як національного рівня, так і на міжнародному рівні (переважно через порти, аеропорти та міжнародні автомобільні та залізничні колії), а також основні показники вантажо- та пасажиро- перевезення до яких належать: обсяг вантажних та пасажирських перевезень у ВВП, обсяг вантажообігу та пасажирообороту за різними видами (Додаток В, табл. В.1).

Аналізуючи основні показники транспортної інфраструктури європейських країн (Бельгія, Болгарія, Данія, Німеччина, Естонія, Ірландія, Греція, Іспанія, Франція, Хорватія, Італія, Кіпр, Латвія, Литва, Мальта, Нідерланди, Польща, Португалія, Румунія, Словенія, Фінляндія, Швеція, Ісландія, Норвегія, Великобританія, Чорногорія, Туреччина) можна зробити висновок, що обсяг вантажних перевезень за 2011 – 2020 рр. (2021 р. не берем до уваги, оскільки за деякими показниками немає даних) автомобільним та залізничним транспортом скоротилися на 12,8% (-1,99 млн тонн) та 9,4% (-166 786 тонн) відповідно, це пов'язано із високою завантаженістю європейських міжнародних автомагістралей та з різними технічними стандартами національних залізниць країн Європи, що ускладнюють логістику. Проте кількість перевезених пасажирів за цими видами транспорту збільшилися на 3,1% автомобільним за 2013 – 2019 рр. та 15,7% залізничним за 2011 – 2019 рр. Проте у 2020 р. кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом скоротилася на 39,5% відносно 2019 р. Щодо повітряного транспорту то ситуація за 2011 – 2020 рр. мала позитивну тенденцію до збільшення, зокрема показник вантажні перевезення збільшився на 3,8%, а показник перевезено пасажирів скоротився на 63%, це пов'язано з пандемією. Стосовно морського виду транспорту то за досліджуваний період 2011 – 2020

рр. кількість перевезених пасажирів скоротилася на 40,2%, а обсяг вантажних перевезень мали тенденцію до збільшення на 3,8%.

Однак, необхідно відмітити, що не зважаючи на те, що морський вид транспорту за кількістю перевезених пасажирів посідає останнє місце (питома вага складає лише 0,03%), а за обсягами вантажних перевезень займає третє місце (питома вага складає 11,9%) серед автомобільного, залізничного та авіаційного, це єдиний вид транспорту серед усіх видів транспортної інфраструктури, який починаючи з 2013 року має стабільну тенденцію до збільшення.

Морський транспорт, який є частиною єдиної транспортної системи України, займають важливе місце у вітчизняній економіці, оскільки він виступає транспортним вузлом, що забезпечує взаємодію між морем та іншими видами транспорту, створюючи різноманітні економічні відносини між об'єктами та суб'єктами економічних відносин (виробники, споживачі, уряд країни, місцеві органи влади тощо), виконують інтегруючі та рушійні функції, поєднує транспортні потоки в певному напрямку, щоб ці потоки набули визначеності та єдності. Як зазначається на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України «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» [58].

Морський транспорт становить понад 80% вантажних перевезень у світовій економіці. Для Європейського Союзу, який залишається провідним світовим експортером та другим за обсягами імпортером, судноплавство та всі пов'язані морські транспортні послуги дозволяють європейським

підприємствам конкурувати на світовому ринку. Європейська Комісія веде постійний діалог з усіма торговими та морськими партнерами ЄС у світі. Двосторонні угоди є важливими інструментами для вирішення проблем, зняття обмежень на міжнародні морські перевезення та підвищення важливості судноплавства по всьому світу. Європейська Комісія повністю санкціонує зусилля СОТ щодо досягнення багатосторонньої угоди на міжнародному рівні, яка приносить користь усім країнам світу [194].

Тому доцільно зупинитися на перевагах та зазначити недоліки морського транспорту (Додаток В, табл. В.2).

Основними перевагами морського транспорту є [197; 198]:

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

- висока вантажопідйомність (жоден вид наземного або повітряного транспорту не в змозі за один раз перевезти стільки вантажів, як морське судно. Максимальна вантажопідйомність автомобільного транспорту складає приблизно 400 тонн, одного залізничного вагона – до 180 тонн, морського транспорту – понад 500 тис. тонн, повітряного транспорту – близько 250 тонн);

- практична відсутність обмежень на габарити вантажів і пропускну здатність морського транспорту (навіть якщо параметри портів (наприклад, глибина) не дозволяють великотоннажному 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 та Афінської конвенціями);

- екологічність (морський вид транспорту є одним з екологічних видів транспорту, через те, що вуглеводневі викиди на транспорті становили всього 3% від загального обсягу викидів (наприклад: легковий автотранспорт 6%, вантажний транспорт – автомобільний і залізничний 4%).

До основних недоліків перевезення вантажу морським видом транспорту можна віднести: тривалий період транспортування, який обумовлений специфікою транспортного засобу, географічними особливостями та погоднокліматичними умовами; технологічні складнощі вантажно-розвантажувального комплексу; залежність від пропускної здатності портів, каналів та інших споруд; значні капіталовкладення [197].

Слід зазначити, що визначених переваг значно більше за недоліків, тому можливо казати про привабливість морського транспорту з точки зору переміщення вантажу. На підставі усього вище зазначеного зупинимося на детальному дослідженні морської транспортної інфраструктури, оскільки вона відіграє одну з ключових ролей як у транспортуванні вантажів, так і у розвитку економіки країни загалом. На наш погляд, «морська транспортна інфраструктура» є недосить дослідженою дефініцією, тому що у нормативно-законодавчих і наукових джерелах є безліч суміжних та дотичних понять «морський транспорт», «морський порт», «морський вокзал», «водна інфраструктура», «інфраструктура порту», але жодне з них не формує цілісну думку щодо морської інфраструктури як частини транспортної. Для чіткого розуміння терміну «морська транспортна інфраструктура» необхідно проаналізувати суміжні поняття та встановити ієрархічну залежність між ключовими поняттями «інфраструктура», «транспортна інфраструктура», «морська інфраструктура» та «морська транспортна інфраструктура».

Відповідно до основних нормативно-законодавчих документів [199 – 202], інфраструктура України включає морський транспорт як вид водного

транспорту. Але, жоден з нормативно-законодавчих документів не розкриває такі дефініції як «водна інфраструктура», «морська інфраструктура» чи «морська транспортна інфраструктура».

Науковий пошук дозволив встановити, що на офіційному сайті урядової організації Бюро берегового обстеження зазначено термін (Office of Coast Survey) [203] «морська інфраструктура», під яким розуміють «крани, канали, шлюзи, дамби та інші матеріальні споруди, а також як будівництво, обслуговування, експлуатація інфраструктури, що має важливе значення для безпечного та ефективного руху вантажу, так і інформаційну інфраструктуру, яка підтримує морські вантажні перевезення» [203].

Міжнародна організація Національний морський фонд визначає морську інфраструктуру як «сукупність, що використовується для опису об'єктів та послуг, які забезпечують та сприяють комерційній морській діяльності» [204].

Александрова Т. Е. приходять до висновку, що морська інфраструктура – це «система (комплекс) інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем і служб, розташованих в межах акваторіально-територіального простору, призначених для формування та функціонування морегосподарської діяльності» [205].

Арташесян А. А. під морською інфраструктурою розуміє «комплекс морського портового устаткування, засобів і методів забезпечення безпеки морського судноплавства» [206].

Морська інфраструктура включає такі елементи, як: морські порти, морські причали, морські вокзали, морські термінали та сукупність інших споруд. Розглянемо усі елементи морської інфраструктури більш детально. Так важливе значення для морських перевезень має точкова інфраструктура, тобто морські порти. Їх початкове розташування визначає напрямок водних доріг, оскільки всі морські акваторії принципово використовуються з комунікаційною метою. Окремі водні дороги, що з'єднують порти створюють лінійну інфраструктуру (регулярні перевезення, що надають можливість для оптимізації напрямів руху та перевантажувальних робіт) цієї галузі транспорту.

Елементом, що з'єднує точкову інфраструктуру морського транспорту з його лінійною інфраструктурою є портова акваторія, на території якої знаходяться: рейд порту, аванпорт, канали, портові басейни тощо.

Згідно з законом України «Про морські порти», морський порт – це «визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності» [202].

Ігнатенко Є. В. визначає, що морський порт – це «транспортний комплекс, розташований на відведеній в установленому порядку державній адміністрації порту території та акваторії зі встановленими межами, призначений і обладнаний для обслуговування суден і пасажирів, в якому створено морську адміністрацію порту, здійснюються вантажно-розвантажувальні роботи, надаються транспортно-експедиторські, спеціалізовані та інші послуги, а також забезпечуються безпечне плавання та стоянка суден» [207].

Чекаловець В. І. виокремлює таке поняття, як «морський торговельний порт» під яким розуміє «транспортно-виробничу систему, яка включає у себе підприємства й організації різних форм власності, функціонує на певній частині морського узбережжя і прилеглої до нього водної поверхні, що забезпечує і реалізує комплекс адміністративних і комерційних функцій» [208].

Однак, останнє поняття є більш вузьким, оскільки не вказує на різноманітність видів діяльності на території та акваторії морського порту, пов'язаних з процесом перевезення пасажирів.

Наступним блоком понять, які характеризують складові морської інфраструктури є:

1) причал – «гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт» [202].

2) морський термінал – «розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів» [202].

3) морський вокзал – споруда або комплекс споруд, призначений для обслуговування пасажирів морського транспорту, а також обробки їх багажу [205].

4) рейд – «частина акваторії морського порту, що використовується для стоянки суден на якорі, у тому числі для ремонту суден, посадки (висадки) пасажирів, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, в її незахищеній частині (зовнішній рейд) або в частині, захищеній повністю або частково огорожувальними гідротехнічними спорудами чи об'єктами природного походження (внутрішній рейд)» [202].

5) судноплавний канал – «гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях для безпечного підходу суден до портів, для проходу суден або для сполучення окремих водних басейнів» [202].

6) морські склади, пірси, гідротехнічні споруди та інші [202].

Необхідно зазначити, що морські порти є складовою морської інфраструктури, які характеризують цей вид транспортної інфраструктури. Насамперед, у всіх вищезазначених визначеннях поняття «морська інфраструктура» жодним разом не демонструється її відношення до транспортної інфраструктури та не враховують будь-які об'єкти морського транспорту.

Компаративний аналіз теоретичних напрацювань, стосовно тлумачення сутності понять «інфраструктура» (п.1.1), «транспортна інфраструктура» (п.1.1) та «морська інфраструктура», виокремлення переваг та недоліків транспортування вантажу морським видом транспорту дали змогу сформулювати авторське поняття «морська транспортна інфраструктура».

Морська транспортна інфраструктура – це сукупність транспортних засобів, колективних інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем та послуг розташованих в межах акваторіально-територіального простору, а також нормативно-правове та ресурсне забезпечення, яке виконує адміністративно-комерційні функції (планування, організація, координація, контроль, забезпечення фінансової й господарської діяльності об'єкта усіма ресурсами та технічними засобами).

Для змістовного наповнення поняття «морська транспортна інфраструктура» окрім інженерно-технічного забезпечення та транспортного забезпечення, що включають в себе об'єкти морської інфраструктури та морський транспорт, як складова транспортної інфраструктури, необхідно розглянути нормативно-правове та організаційно-ресурсне забезпечення даної дефініції (рис. 1.6).

До нормативно-правового забезпечення відносяться: інституційне забезпечення (державні органи влади, урядові та неурядові організації, міжнародні організації та інтеграційні об'єднання тощо); інноваційне забезпечення (інноваційні системи логістики, електронний документообіг тощо); тарифна політика та інші послуги, які спрямовані на забезпечення комерційній морській діяльності.

До організаційно-ресурсного забезпечення морської транспортної інфраструктури можливо включити:

1) стивідорну компанію або портовий оператор («суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності» [202]);

2) кадрові ресурси («сукупність постійних працівників, які мають необхідну професійну підготовку, необхідні знання та вміння для ефективного виконання певних функцій» [209, с. 206]);

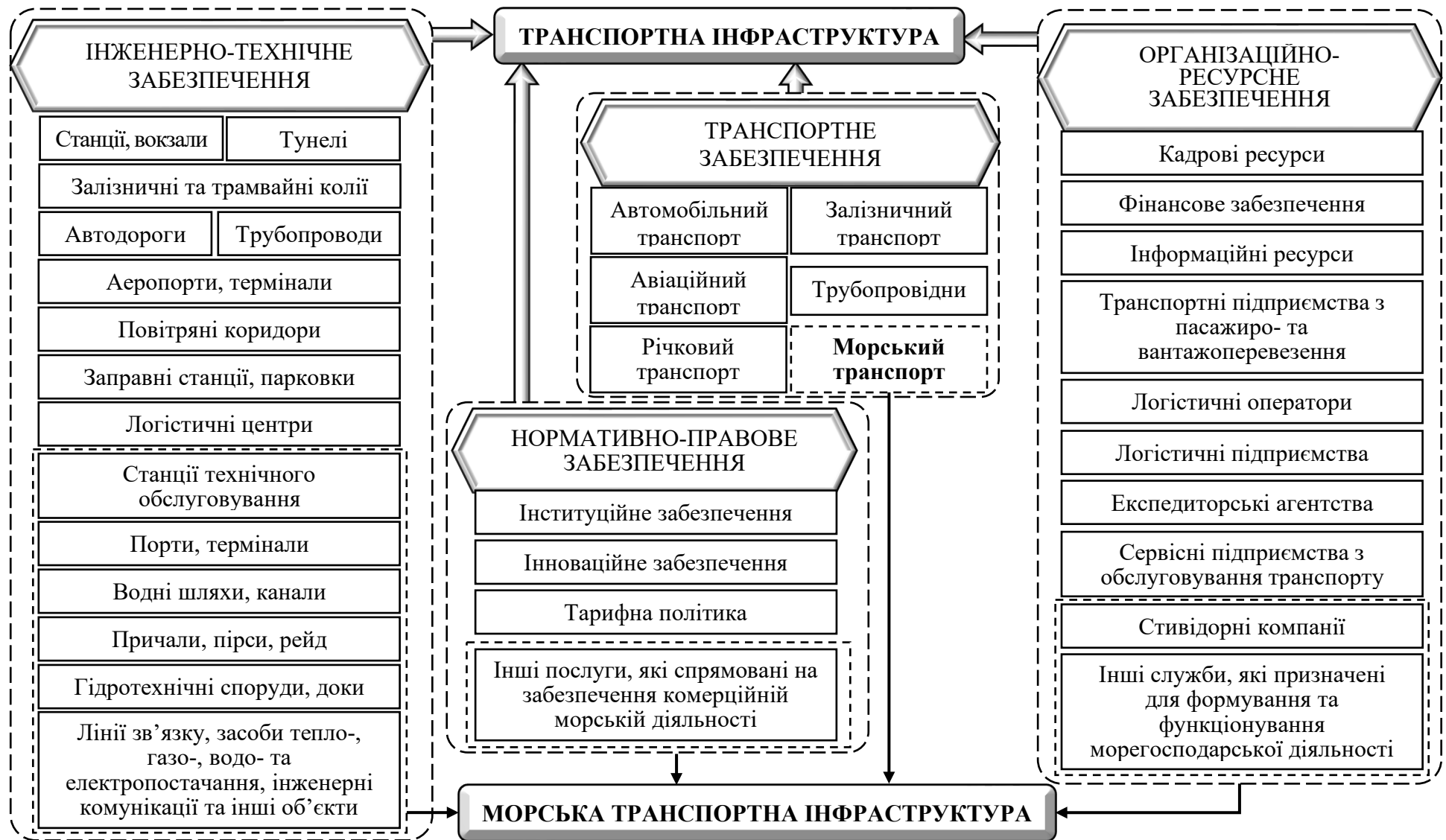


Рис. 1.6. Місце морської транспортної інфраструктури у транспортній інфраструктурі країни
Джерело: складено автором

3) фінансове забезпечення («сукупність організаційно-практичних, економічних заходів із приводу пошуку, залучення й ефективного використання всіх видів і форм фінансових ресурсів, з метою створення надійних умов функціонування та розвитку суб'єкта господарювання» [210, с. 42]);

4) нематеріальні ресурси (сукупність інформації, яка необхідна для функціонування МТІ – патенти, ноу-хау, знання та вміння, професійність працівників та ін. [211, с. 369; 212, с. 31]);

5) інші служби, які призначені для формування та функціонування морегосподарської діяльності. Ще однією важливою складовою у змістовному наповненні поняття морської транспортної інфраструктури є нормативно-правове забезпечення.

Морська транспортна інфраструктура є однією з основних напрямків економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності країни. Ефективні морські транспортні системи забезпечують економічні та соціальні можливості і вигоди, які впливають на всю економіку загалом. Достатній рівень розвитку морської транспортної інфраструктури має позитивний вплив як на транспортну інфраструктуру, так і на країну загалом (табл. 1.7).

Таблиця 1.7

Переваги морської транспортної інфраструктури в національній економіці

Пряме транспортне постачання	Прямий транспортний попит	Непрямі мікроекономічні переваги	Непрямі макроекономічні переваги
Доходи від транспортних операцій (тарифи і зарплата)	Підвищення доступності	Дохід від оренди	Формування розподільних мереж
	Заощадження часу та витрат		Залучення і акумуляція економічної діяльності
Доступ до більш широких ринків збуту	Підвищення продуктивності	Нижча ціна товару	Підвищення конкурентоспроможності
	Розподіл праці		Зростання споживання
	Доступ до більш широкого кола постачальників і споживачів	Найбільш високоякісна поставка товару	Задоволення потреб у мобільності
	Ефект масштабу		

Джерело: складено автором на основі [213]

У таблиці 1.6 представлені прямі та непрямі переваги морської транспортної інфраструктури, які мають важливе значення для економіки. Якщо переваги, пов'язані безпосередньо з транспортом, легко оцінюються і розглядаються як прямі результати успішної транспортної політики, непрямі переваги не так легко оцінюються, проте вони дуже важливі для розвитку економіки загалом та різних галузей.

1.4 Фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури

Забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є важливим елементом у ринкових взаємовідносинах і є гарантією успішного функціонування морської транспортної інфраструктури. Прискорення процесу створення системи забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, адаптування її до ринкових відносин та посилення її стратегічної орієнтації впливають на сучасний стан розвитку зовнішнього ринку України. Для держави це має бути одним із найбільш значущих і водночас складних завдань, вирішення яких потребує узгодженої, цілеспрямованої роботи всіх рівнів управління на засадах стратегічного підходу.

Європейський Союз відіграє одну з головних ролей у впровадженні та формуванні найбільш прогресивних напрямків розвитку морської транспортної інфраструктури. Розвиток морської транспортної інфраструктури в цьому сенсі сприяє створенню нових стандартів якості транспортування, прозорих умов діяльності; має відповідати міжнародно-правовій базі; сприяти високому рівню підготовки кадрів у галузі, покращанню умов праці та життя на борту, більш екологічним умовам транспортування, розробці нових стандартів, впровадженню інтегрованої системи управління інформацією, підвищенню

ефективності операцій, гармонізації заходів щодо контролю за дотриманням законодавства; забезпечувати енергетичну безпеку ЄС тощо.

Набуття чинності Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у 2014 році має велике значення для морської транспортної інфраструктури та співробітництва з країнами-членами ЄС і, загалом, для нових перспектив розвитку морської транспортної інфраструктури України. Асоціація з Європейським Союзом для вітчизняної морської транспортної інфраструктури є невід'ємною умовою та необхідністю розвитку, прагненням до інтеграції у європейську та міжнародну транспортну систему, адаптацією загальноприйнятих правил ведення морегосподарської діяльності. Зважаючи на сучасні європейські вимоги щодо вдосконалення надання послуг та наявність ефективних технологій у сфері морської транспортної інфраструктури важливим є визначення факторів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Розглянемо класифікацію факторів, що впливають на конкурентоспроможність. Так, Паламарчук О. М. [214] виділяє: організаційні, структурні, технічні, економічні, адміністративні, матеріальні фактори. Наступна низка авторів [215, с. 53, 79; 216, с. 225; 217] поділяють фактори конкурентоспроможності на зовнішні та внутрішні. Контент-аналіз літератури [218, с.49; 219; 220, с.113; 221, с.86–87; 222–225] засвідчив, що існує велика кількість класифікацій, але найбільш загальними, проте місткими критеріями класифікації впливу на забезпечення конкурентоспроможності об'єкта як керованої системи є зовнішні та внутрішні, похідні та базисні, загальні та спеціальні фактори. Пропонуємо класифікувати фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури за наступними ознаками: за принципом відношення до об'єкта (внутрішні та зовнішні), за принципом походження (похідні та базисні) та за принципом спеціалізації (загальні спеціальні) та поділити їх за рівнями (мега, макро, мезо та мікро) (рис. 1.7).



Рис. 1.7. Класифікація факторів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури

Джерело: складено автором

Головну роль у формуванні факторів конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури займає групування факторів за рівнями управління (мега-, макро-, мезо- та мікро-), які окреслюють специфіку функціонування морської транспортної інфраструктури. Так, до факторів на мега- та макро- рівнях можна віднести зовнішні, базисні та загальні фактори конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури. До факторів на мезо- та макро- рівнях віднесемо внутрішні, похідні та спеціальні.

Найчастіше фактори конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури поділяють на зовнішні й внутрішні (за принципом відношення до суб'єкта). Поєднання зовнішніх та внутрішніх факторів – це групування за принципом відношення до суб'єкта.

Усі внутрішні фактори мають неоднорідний характер та мають значний вплив на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури. Внутрішні фактори формулюють як перспективи, так і ефективність процесу пристосування комерційних структур до викликів і загроз навколишнього середовища [226].

До внутрішніх факторів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури можна віднести наступні [220; 222; 225]: організаційні, сервісно-виробничі, техніко-технологічні, трудові, фінансові, інформаційні, просторові (Додаток В, табл. В.3).

Внутрішні фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури групуються під впливом внутрішніх ресурсів. Вони утворюють єдину взаємозв'язану соціально-економічну систему елементів.

Зовнішні фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури окреслюють сукупність умов, до яких пристосовуються суб'єкти морського транспортування. Саме за допомогою зовнішнього середовища утворюються головні характеристики ринку морських транспортних послуг. До зовнішніх факторів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури доцільно

віднести [220; 222; 223]: політичні, економічні, соціальні, технологічні, правові, екологічні, інтеграційні, глобалізаційні, інституційні (Додаток В, табл. В.3).

Зовнішні фактори формуються під дією зовнішніх чинників, але залежать від внутрішніх передумов, готовності елементів системи до зовнішньої взаємодії та мають сталий взаємозв'язок із внутрішніми факторами. Потрібно зазначити, що внутрішні та зовнішні фактори, які впливають на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури є взаємозалежними. У більшості випадків зовнішні фактори, обумовлюють внутрішні. В окремих випадках важко розмежувати взаємозв'язок між внутрішніми та зовнішніми факторами та екстрагувати вплив кожного з них [227].

Встановлено, що за принципом походження фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури поділяються на базисні та похідні. До базисних факторів відносяться:

1) фактори, що склалися історично: природно-географічні (географічне положення, кліматичні умови, доступ до природних ресурсів, наявність тих чи інших ресурсів), доступність до зовнішньоекономічних кордонів тощо;

2) соціально-демографічні фактори (рівень кваліфікації робочої сили тощо).

Значення базисних факторів є важливим, оскільки вони є підґрунтям формування морської транспортної інфраструктури, але невід'ємною складовою також є похідні фактори, через те що вони створюють передумови для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури. Тому, для забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури необхідно врахування як базисних, так і похідних факторів.

До похідних факторів відносяться: висококваліфіковані трудові кадри; навчальні бази для підготовки спеціалістів; міграційні процеси; конкурентні умови для провадження господарської діяльності та надання морських

транспортних послуг; дослідницькі й структурні досягнення в країні у сфері морської транспортної інфраструктури; високотехнологічні послуги тощо.

Похідні фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури не настільки широко розповсюджені, як базисні, тому що їх запровадження вимагає значних та доволі часто довгострокових вкладень таких, як капітал і праця [228, с. 62].

Іншою ознакою розподілу факторів конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є класифікація за принципом спеціалізації: загальні та спеціальні.

Загальні фактори включають сучасну інфраструктуру країни, систему інформаційного забезпечення транспортної інфраструктури країни, висококваліфікований персонал держави. Вони надають переваги обмеженого характеру, які просто знайти конкурентам або які можуть бути легкозамінними.

Спеціальні фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури формуються шляхом вузькоспеціалізованого персоналу, специфічної інфраструктури (причали, термінали, гідротехнічні споруди тощо), бази даних у сфері морської транспортної інфраструктури (наприклад реєстр судноплавства). Вони складають більш міцну та довгострокову основу для забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, ніж загальні. Для виникнення спеціальних факторів потрібно більш спрямоване фінансування, через це спеціальні фактори, як правило, необхідні для більш високого рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури. Найчастіше загальні фактори є основними.

Визначивши фактори конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури за ознаками, співвіднесемо їх за рівнями управління.

На мегарівні факторами виступають: зовнішні (глобалізаційні та інтеграційні процеси, тенденції розвитку міжнародних морських транспортних перевезень, вплив ТНК тощо); базисні (міжнародна спеціалізація

і розподіл праці тощо); загальні (рівень науково-технічного прогресу, інформаційно-інноваційний розвиток тощо).

На макрорівні фактори мають включати: зовнішні (систему державного регулювання морської транспортної інфраструктури, напрями зовнішньої політики, політичне та соціально-економічне співробітництво із закордонними партнерами, нормативно-правову базу країни тощо); базисні (географічне положення країни та морської транспортної інфраструктури, кліматичні умови тощо); загальні (рівень транспортної інфраструктури тощо).

На мезорівні фактори формуються шляхом таких складових: внутрішніх (рівня розвитку конкурентного середовища в галузі, інвестиційного клімату, галузевих та міжгалузевих взаємовідносин транспортних підприємств тощо); похідних (рівня розвитку інформаційної системи в галузі тощо); спеціальних (рівня розвитку логістичних підприємств та операторів, портових операторів, судноремонтних та суднобудівельних підприємств тощо).

На мікрорівні факторами забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є: внутрішні (інтенсивність вантажопотоків, фінансова політика, конкурентна стратегія розвитку, маркетингова політика тощо); похідні (рівень організації комплексного обслуговування, рівень розвитку портової інфраструктури тощо); спеціальні (якість, асортимент та вартість портових послуг, компетентність кадрових ресурсів, технічний рівень перевантажувальних робіт тощо) детермінанти.

Сформувавши погляд на основні фактори конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, необхідно зауважити, що, незважаючи на достатнє значення кожного фактору окремо, невід'ємною умовою є їх інтегрована взаємодія, яка впливає на підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури. Фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури знаходяться у тісному взаємозв'язку. Базисні фактори є підґрунтям для концентрації ресурсів та створюють можливості для формування похідних факторів. Внутрішні фактори об'єднують в собі як базисні фактори, так і похідні,

розвиваються та перетворюються під дією та щільним взаємозв'язком із зовнішніми факторами. Зовнішні фактори у представленій системі об'єднуються шляхом виокремлення євроінтеграційних та глобалізаційних факторів, спрямованих на зовнішній розвиток. Таким чином, результати дослідження свідчать, що фактори забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є підґрунтям для оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Висновки до розділу 1

1. На підставі компаративного аналізу теоретичних напрацювань, стосовно тлумачення сутності понять «інфраструктура», «транспортна інфраструктура» сформульовано авторське бачення поняття «транспортна інфраструктура», яке розглядається як сукупність усіх видів транспорту і транспортних структур, функціонування яких спрямоване на створення сприятливих умов діяльності сфер господарювання та формування організаційно-економічного механізму забезпечення переміщення людей та вантажу.

2. За результатами вивчення наукових положень сформовано теоретичні засади забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, які являють собою сукупність дій, необхідних для повного задоволення потреб в якісних послугах транспортної інфраструктури в умовах глобальної конкуренції та ґрунтуються на взаємозв'язку суб'єктів та об'єктів транспортної інфраструктури шляхом реалізації завдань, принципів, методів та інструментів, що дозволить адекватно визначати завдання, приймати ефективні рішення щодо розвитку транспортної інфраструктури, розробляти заходи відносно підвищення конкурентоспроможності, підтримувати необхідний рівень конкурентної позиції, а також забезпечувати пристосування транспортної інфраструктури до нестабільних конкурентних умов.

3. На підставі аналізу наукових позицій, узагальнення сучасної термінології у підрозділах 1.1 та 1.2 та визначення сутності поняття «морська інфраструктура» сформульовано авторське бачення поняття «морська транспортна інфраструктура», яке являє собою сукупність транспортних засобів, колективних інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем та послуг розташованих в межах акваторіально-територіального простору, а також нормативно-правове та ресурсне забезпечення, яке виконує адміністративно-комерційні функції (планування, організація, координація, контроль, забезпечення фінансової й господарської діяльності об'єкта усіма ресурсами та технічними засобами).

4. З метою підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури систематизовано фактори, що впливають на забезпечення її конкурентоспроможності за трьома ознаками (за принципом відношення до об'єкта, за принципом походження та за принципом спеціалізації).

Результати досліджень за першим розділом дисертації опубліковані у наукових роботах здобувача [75; 195; 197; 188; 222; 223; 224].

РОЗДІЛ 2.

ДІАГНОСТИКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

2.1 Інституціональні засади управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції

Інституціональні засади, являють собою сукупність нормативно-правових актів, інститутів та установ, які забезпечують наявність організаційних, економічних та інших умов, є важливою частиною розвитку будь-якого явища та процесу, морська транспортна інфраструктура, не є винятком. Як вже зазначалося у підрозділі 1.2, що одним із більш дієвих засобів забезпечення конкурентоспроможності є система управління конкурентоспроможністю, тому доцільно розглянути інституціональні засади управління морською транспортною інфраструктурою.

Інституціональні засади управління морською транспортною інфраструктурою є однією із важливих умов системності, легітимності, цілісності, взаємозв'язку елементів системи управління. Інституціоналізація управління морською транспортною інфраструктурою дозволяє впорядкувати діяльність суб'єктів даної галузі та визначити їх компетенції та межі повноважень. Державне регулювання у морському секторі необхідне для гарантування цінового тиску, дотримання міжнародних стандартів безпеки та обслуговування. Крім того, може бути необхідним втручання уряду для забезпечення інтеграції з іншими видами транспорту та залучення інфраструктурних витрат.

Нормативно-правове забезпечення управління морською транспортною інфраструктурою щільно взаємопов'язано з його інституціональними засадами. Так, досягнення розвитку морської транспортної інфраструктури України можливо завдяки системній взаємодії та чіткому регламентуванню повноважень

органів державної влади щодо регулювання та управління морською транспортною інфраструктурою, що формують інституційну підтримку становлення та розвитку ринку морських транспортних послуг.

Для більш ґрунтовного аналізу, необхідно дослідити інституціональні засади за рівнями управління морської транспортної інфраструктури України (рис. 2.1).

Перш за все, особливої уваги потребують міжнародні нормативно-правові акти, які регулюють відносини у сфері морської транспортної інфраструктури, оскільки законодавство кожної країни не завжди охоплює сферу адміністративно-правового регулювання даних взаємовідносин у повному обсязі. Це пов'язано з тим, що сфера морських перевезень є передусім зовнішньодержавною, а отже, підлягає регулюванню на спільних засадах з іншими учасниками процесу, тобто визначає відповідність встановленим міжнародним нормам, зокрема Організацією Об'єднаних Націй (ООН), Європейським Союзом (ЄС), умовам та стандартам, які, зі свого боку, визначені у попередніх структурах, прийняті міжнародними нормативно-правовими актами. ООН внесла вагомий внесок до врегулювання відносин у сфері морської транспортної інфраструктури, включаючи велику кількість міжнародних договорів. Регламенти ООН, що регулюють морський транспорт, обов'язкові для всіх країн-членів, зокрема і для України. Наразі, можна виокремити наступні правові режими, що регламентують перевезення морським транспортом України та закріплені різними міжнародними договорами (додаток Г, табл. Г.1): Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS-74) [233]; Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) [234]; Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року [232]; Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року [231]; Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року [230]; Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року [229]; Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року [235]; Конвенція ООН з морського права [236].



Рис. 2.1. Агрегація інституціональних засад управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції

Джерело: складено автором

Глобальний характер проблем морських транспортних перевезень та відсутність достатнього обсягу ресурсів для їх вирішення на національному рівні посилили вплив міжнародних організацій на розвиток вітчизняної морської транспортної інфраструктури. Міжнародні організації стають важливими суб'єктами міжнародних відносин, беруть активну участь у регулюванні міжнародних морських перевезень шляхом сприяння розвитку співпраці між країнами, розвитку правового супроводу експлуатації міжнародних перевезень, розгляду адміністративних, фінансових та техніко-технологічних питань у сфері морських перевезень.

Найбільш впливові міжнародні організації, до яких входить Україна, і які регулюють розвиток морської транспортної інфраструктури представлені у додатку Д (табл. Д.1).

Однією з головних морських міжнародних організацій є Міжнародна морська організація (ІМО), ключовим завданням якої на етапі становлення було прийняття Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS, 1960 р.), що регулює безпеку на морі [237].

Міжнародна морська організація приділяє значну увагу таким питанням: сприяння міжнародним морським перевезенням (Конвенція по полегшенню міжнародного морського судноплавства, 1965 р.), визначення положення вантажної марки (Конвенція про вантажну марку, 1966 р.), перевезення небезпечних вантажів (Міжнародна Конвенція по обміру суден, 1969 р.).

Ще однією з ключових міжнародних організацій, яка вплинула на розвиток у сфері транспортних перевезень, зокрема морських, є Міжнародна торгова палата (ІСС). ІСС – некомерційна міжнародна організація, створена в 1919 році, яка об'єднує торгово-промислові палати, підприємницькі організації та окремі компанії для вироблення міжнародних стандартів торгівлі, спільного захисту інтересів в міжнародних організаціях, вирішення комерційних суперечок [242]. В Україні Міжнародна торговельна палата представлена Українським національним комітетом Міжнародної торгової палати (ІСС

Ukraine). Основними напрямками діяльності ICC є розроблення правил, що забезпечують однозначні тлумачення торговельних термінів у зовнішній торгівлі (INCOTERMS) (додаток Д, табл. Д.2), міжнародний арбітраж – для вирішення міжнародних комерційних спорів та вираження позицій бізнесу [242].

З огляду на це, необхідно зазначити, що вплив міжнародних організацій на розвиток морської транспортної інфраструктури та управління нею достатньо великий. Міжнародні нормативно-правові акти, які направлені на управління морською транспортною інфраструктурою, через діяльність органів державної влади України регламентують виконання таких функцій: реєстрація суден, дипломування моряків, контроль та інспектування судів, розслідування нещасних випадків, організація співробітництва з усіма учасниками морських перевезень, міжнародну діяльність [243, с. 44 – 45].

Регулювання відносин у сфері морської транспортної інфраструктури України повинно бути цілеспрямованим та ефективним, що є одним із пріоритетів державного управління у розвитку міжнародних відносин у морській транспортній інфраструктурі.

Інтеграція до Європейського Союзу вимагає від України поліпшення інституціональних засад стосовно взаємодії України з ЄС. Відповідне інституціональне середовище безпосередньо залежить від економічного розвитку країни щодо наближення до ЄС.

Ключовим елементом успішної інтеграції України до ЄС у сфері морської транспортної інфраструктури є досягнення певного рівня узгодженості законодавства України з правовими нормами Євросоюзу. Зближення українського законодавства із сучасною європейською системою права забезпечить розвиток політичної, підприємницької, соціальної, культурної активності громадян України, економічний розвиток держави в рамках ЄС і сприятиме поступовому зростанню добробуту громадян, приведенню його до рівня, що склався у державах-членах ЄС, а також створить необхідні

передумови для отримання Україною статусу повноцінного члена Євросоюзу, що є головним зовнішньополітичним пріоритетом України [244, с. 206].

Україна починаючи з 1994 р. (14 червня 1994 року між Україною і Європейським Союзом було підписано базову Угоду про партнерство і співпрацю) прагне вступити до ЄС. Проте Україна не набула статусу країни-члена, але з 2015 р. Україна підписала «Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» [245]. На основі огляду нормативно-правових актів ЄС, які Україна має прийняти щодо порядку морського транспортування (додаток Е, табл. Е.1) можливо відзначити, що Україна не імплементувала до свого законодавства 60% нормативно правових актів Європейського Союзу у сфері морської транспортної інфраструктури.

Чинні міжнародні договори, згоду на обов'язковість яких дала Верховна Рада України, є частиною національного законодавства. В Україні існує примат міжнародного права, тобто у випадку, якщо положення міжнародних договорів не відповідають нормам, закріпленим законами України, то застосовуються норми міжнародних договорів. Так, провідну роль у функціонуванні морської транспортної інфраструктури відіграє держава, яка приймає найбільшу частину нормативно-правових актів, що діють у даній сфері.

Формуванням та реалізацією державної політики у сфері морської транспортної інфраструктури, а також управлінням державним майном, зокрема морськими торговельними портами, займається Міністерство інфраструктури України [58].

Міністерство інфраструктури України є «головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку, ... розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-

гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті» [246].

Основними повноваженнями Міністерства інфраструктури України щодо морської транспортної інфраструктури є створення та виконання державної політики у портовому секторі, формулювання пріоритетів її розвитку, нормативно-правове регулювання, управління державними об'єктами портової інфраструктури, кадрові питання, державна політика у сфері навігації та картографування судноплавства [58].

Щодо законодавчих документів у сфері транспортної інфраструктури України, то вони окреслюють загальні положення, зокрема, регулювання морської транспортної інфраструктури України (додаток Ж, табл. Ж.1).

Одним з головних законодавчих актів, що впливають на управління морською транспортною інфраструктурою є закону України «Про транспорт» [199], який регламентує повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському транспорті: «веде облік і здійснює аналіз причин катастроф, аварій на морському транспорті; розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій на морському транспорті та контролює їх виконання; здійснює контроль за укладенням договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів морським транспортом; здійснює нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища морським транспортом; здійснює державний контроль і нагляд за дотриманням законодавства про судноплавство на суднах, у морських портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України; здійснює контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу

на морських суднах; здійснює контроль за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та проведення дипломування плавскладу морських, і маломірних суден, працівників берегових підприємств морського транспорту, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства та запобіганням забрудненню навколишнього природного середовища із суден; здійснює контроль і нагляд за забезпеченням функціонування системи дальньої ідентифікації та контролю за місцеперебуванням суден під Державним Прапором України» [199].

Також, існує достатньо велика кількість нормативно-правових актів України, які регулюють та впливають на управління морською транспортною інфраструктурою України. Тому доцільно їх розглянути:

1. Водний Кодекс України (Постанова ВРУ від 06.06.1995 р.) – здійснює адміністративно-правове регулювання, а саме: дана Постанова визначає повноваження органів державної влади та органів місцевого самоврядування у сфері управління та контролю за використанням, охороною вод та відтворенням водних ресурсів, а також реалізацію державного контролю за використанням та охороною вод та відтворенням водних ресурсів, що здійснюється Кабінетом Міністрів України, державними органами охорони навколишнього природного середовища та іншими державними установами, спеціально уповноваженими відповідно до законодавства України [200].

2. Про охорону навколишнього природного середовища (Закон України від 26.06.1991 р.) – забезпечує «регулювання відносин у галузі охорони, використання і відтворення природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки, запобігання і ліквідація негативного впливу господарської та іншої діяльності на навколишнє природне середовище, збереження природних ресурсів, генетичного фонду живої природи, ландшафтів та інших природних комплексів, унікальних територій» [247].

3. Про перевезення небезпечних вантажів (Закон України від 06.04.2000 р.) – регламентує, що «до повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері

безпеки на морському транспорті, у сфері перевезення небезпечних вантажів належить здійснення контролю і нагляду за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів» [201].

4. Концепція створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (Постанова КМУ від 04.08.1997 р.) – передбачає, що пріоритетними напрямками у морському транспорті є: «оновлення та поповнення флоту; створення вільних економічних зон різних типів у морських портах; розвиток круїзного плавання; розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах; розширення перевезень експортно-імпортних та транзитних вантажів; створення державної системи безпеки судноплавства; удосконалення систем управління та зв'язку» [248].

5. Концепція реформування транспортного сектору економіки (Постанова КМУ від 09.11.2000 р. № 1684) – формує пріоритетні напрямками державного регулювання морського транспорту через «розроблення механізму приватизації та реструктуризації підприємств морського транспорту, відповідає вимогам ринкових перетворень, підтримку інституційних та цінових реформ; внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства відповідно до вимог ринкових перетворень; удосконалення системи безпечного мореплавства, вантажоперевезення та захисту навколишнього природного середовища на рівні світових стандартів; створення умов злагодженої роботи різних видів транспорту в приморських транспортних вузлах» [249].

Слід звернути увагу, на тему що представлені нормативні акти є доволі застарілими, тому у 2018 р. було прийнято розпорядження кабінету міністрів України (КМУ) «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». Реалізація Стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС; підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості

прийняття рішень, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню створення рівних умов для надання транспортних послуг [250].

З метою належного виконання одного з основних напрямів реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, а саме: «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система», зокрема, в частині підготовки та реалізації концепції та/або програм (планів) розвитку мультимодальних перевезень і логістичних технологій, Мінінфраструктури, за підтримки Європейської делегації Україна-ЄС та проекту Assists (Egis), підготувало проекти аналітичної записки та плану заходів для розвитку мультимодальних перевезень в Україні» [250].

Розвиток морської транспортної інфраструктури є одним із пріоритетних напрямів державної політики, цілеспрямованої на повноцінну реалізацію морського потенціалу України та забезпечення національних інтересів держави у Світовому океані на короткострокову та довгострокову перспективу.

Відповідно до організації управління морською транспортною інфраструктурою України можна провести паралель з органами управління морегосподарською діяльністю у розвинутих країнах таких, як: Велика Британія – Морська берегова охоронна агенція (The Maritime and Coast Guard Agency) [251, с. 204]; Німеччина – Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури Німеччини (The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure) [251, с. 70]; Швеція – функції морської адміністрації виконують Шведська Морська Адміністрація і Транспортна Агенція (The Swedish Maritime Administration, The Swedish Transport Agency) [251, с. 198]; США – функції морської адміністрації розподілені між Морською Адміністрацією (MARAD) та Береговою охороною (USCG) [252; 253] та рекомендацій Міжнародної морської організації (ІМО), членом якої є Україна, визначено створення Адміністрації морських портів України, як одного із пріоритетних органів щодо реформування системи державного управління у сфері морського транспорту.

Адміністрація морських портів України – «державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту)» [202].

Забезпечення державної політики у сфері морського транспорту, торговельного мореплавства, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському транспорті здійснює Державна служба морського та річкового транспорту України, діяльність якої спрямовує Міністерство інфраструктури [254].

Наступним рівнем управління морською транспортною інфраструктурою є мезорівень (галузевий рівень), тому розглянемо основні нормативно-правові акти щодо регулювання та управління морською транспортною інфраструктурою, як окремої галузі.

Головним законодавчим документом, що регулює діяльність морської транспортної інфраструктури є Закон України «Про морські порти» [202], що регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема, встановлює основні принципи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, а також здійснення господарської діяльності на їх території, включаючи надання послуг, визначає правовий режим об'єктів портової інфраструктури. Також даний Закон «регулює діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, власників морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг» [202].

Деякі аспекти даного закону може призвести до таких наслідків, як погіршення ситуації в судноплавних компаніях, які перебувають за межами наявних морських портів – державних компаній, фактично це може призвести до монополізації навантажувально-розвантажувальних ринків та пов'язаних з ними ринків, а також погіршення інвестиційного клімату у сфері морського транспорту та безпеці приватних інвестицій, оскільки згідно з Законом «Про морські порти» Адміністрація морських портів України є державним підприємством, тобто монополістом, яке наділене ознаками державної влади та всупереч Конституції України реалізовуватиме контроль та нагляд за функціонуванням підприємств недержавного сектору економіки [255].

Наступними нормативно-правовими актами щодо регулювання та управління морською транспортною інфраструктурою є:

1. Кодекс торговельного мореплавства України (Постанова ВРУ від 09.12.1994 р.) – «регулює відносини, що виникають з питань торговельного мореплавства, яке визначається як діяльність, що пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей» [256]. Також Кодекс характеризує основи державного регулювання торговельного мореплавства, що реалізується «через центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері морського транспорту, інші центральні органи виконавчої влади та національну комісію, що здійснюють державне регулювання у сфері транспорту» [256].

2. Закон України «Про виключну морську (економічну) зону» (від 16.05.1995 № 162/95-ВР) – регламентує правовий режим та закріплює суверенні права та юрисдикцію України у виключній (морській) економічній зоні України, співробітництво України з іншими державами, права та обов'язки інших держав у виключній (морській) економічній зоні України, морські наукові дослідження, запобігання забрудненню морського середовища тощо.

Встановлюється відповідальність за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України [257].

3. Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення (Постанова КМУ від 29.02.1996 р.) – встановлює «вимоги щодо запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіального моря України підприємствами, установами, організаціями всіх форм власності, громадянами України, а також іноземними юридичними і фізичними особами та особами без громадянства, українськими та іноземними суднами, які перебувають у цих водах» [258].

Ще одним важливим програмним документом, який спрямовано на збереження та розвиток потенціалу України та захист національних інтересів в морській транспортній інфраструктурі є Морська доктрина України на період до 2035 року [259].

Серед ключових принципів здійснення державної морської політики відносно Морської доктрини України слід виділити: пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та невійськових форм протидії загрозам з моря; реактивація військово-морського потенціалу країни; формування умов для ефективної портової діяльності; безпека судноплавства, захист життя людини на морі; достатній ступінь військово-морського потенціалу України до рівня країн-членів ЄС та НАТО; захист прав власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України тощо [259].

Морська доктрина України відповідає комплексному завданню стосовно створення інтегрованої морської політики на підґрунті відповідних положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, розвитку мореплавства, портової інфраструктури, будівництва та ремонту суден, рекреаційної діяльності, прибережного освоєння природних ресурсів Чорного та Азовського морів, охорони їх екосистеми.

Наступним правовим документом, що впливає на управління морською транспортною інфраструктурою є – Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Відповідно до закону «Про морські порти» було розроблено дану Стратегію КМУ, з урахуванням основних засад реалізації Національної транспортної стратегії до 2030 року, державної політики у сфері транспорту. Ця стратегія визначає основні переваги та проблеми функціонування та розвитку морських портів, прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями (пріоритети) та шляхи розвитку морських портів і портової галузі загалом [260].

Основними завданнями Стратегії розвитку морської транспортної інфраструктури України є [260]:

- підвищення конкурентоспроможності портової галузі;
- модернізація та розвиток об'єктів портової інфраструктури;
- забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському торговельному порту;
- створення однакових і конкурентних умов для впровадження господарської діяльності та отримання послуг у морських торговельних портах;
- забезпечення технологічного розвитку портової галузі та підготовка висококваліфікованих кадрів;
- залучення інвестицій для розвитку морської транспортної інфраструктури;
- активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень;
- приведення стандартів роботи морських портів у відповідність з європейськими тощо.

Більш змістовний аналіз законодавчих документів відносно розвитку та управління морською транспортною інфраструктурою України на галузевому рівні (мезорівні) представлені у додатку Ж (табл. Ж.2).

Проаналізувавши інституціональні засади щодо управління морською транспортною інфраструктурою України на мега-, макро- та мезо- рівнях

перейдемо до мікрорівня, тобто визначимо внутрішнє організаційне регулювання на рівні морського порту.

Діяльність українських портових адміністрацій на території порту зводиться до укладення договорів зі стивідорами на модернізацію, реконструкцію, будівництво об'єктів портової інфраструктури тощо. Відповідно до закону, стивідорами стали колишні державні морські порти, частина власності яких (стратегічні об'єкти портової інфраструктури) була передана на баланс Адміністрації морських портів України. Взаємодія державних та приватних стивідорів, державних установ та приватних інвесторів при реалізації проектів модернізації портової інфраструктури та покращення ефективності її експлуатації стала підґрунтям для реалізації концепції державно-приватного партнерства в морських торговельних портах [261].

Організаційна структура управління морськими портами формується на підставі розподілу функцій державного нагляду. Забезпечення безпеки мореплавства здійснюється капітаном морського порту, що підпорядковується Державній службі морського та річкового транспорту України, яка наділена наглядовими та контрольними повноваженнями, а безпека мореплавства в порту – це завдання адміністрації порту, власників терміналів, гідротехнічних споруд, власників судів та інших учасників портової діяльності. Співпраця цих структурних елементів управління є підґрунтям для комплексного забезпечення здійснення завдань безпеки в морському торговельному порту [261].

Ще одним структурним елементом управління морськими портами є Рада порту – «постійно діючий дорадчо-консультаційний орган, основним завданням якого є координація питань, пов'язаних із розвитком та функціонуванням морського порту» [202].

Внутрішніми документами на мікрорівні стосовно організаційного регулювання є: регламентна документація порту, антикорупційна програма порту, стратегія розвитку порту тощо.

Так, одним з головних регламентних документів є Статут окремого морського торговельного порту. Метою Статуту є регламентація організації та

здійснення вантажно-розвантажувальних робіт з одного виду транспорту на інші, обслуговування суден, пасажирів і вантажу, безпечного плавання суден в межах портових вод, а також здійснення інших, пов'язаних з цим, видів господарської діяльності для отримання прибутку. Також Статут регламентує основні напрямки діяльності морського порту, юридичний статус, майно, права та обов'язки, управління тощо [262 – 264].

Наступним документом організаційного регулювання на рівні підприємства є антикорупційна програма, яка виступає комплексом правил, стандартів та процедур стосовно виявлення, протидії та запобігання корупції у діяльності морських торговельних портів, ця програма встановлює стандарти та вимоги не нижче, ніж передбачено Законом України «Про запобігання корупції» та Типовою Антикорупційною програмою [262 – 264].

Ще одним основним документом організаційного регулювання на мікрорівні є стратегічний план розвитку морських торговельних портів, який базується на Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року та Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, але з урахуванням власних потреб та можливостей кожного окремого порту. Також, до складу документів організаційного регулювання на цьому рівні можна віднести конкретні договори з морського перевезення вантажу, які приймають перевізники або їх об'єднання.

На підставі дослідження нормативно-правових актів та регламентного забезпечення морської транспортної інфраструктури, можемо сформулювати загальну структуру управління морською транспортною інфраструктурою України за визначеними рівнями управління (рис. 2.2)

Сформована структура управління морською транспортною інфраструктурою України за визначеними рівнями підкреслює системність управління даною галуззю та є підґрунтям до євроінтеграції. Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» має вплив на морську транспортну інфраструктуру з метою формування та забезпечення нормальної роботи як приватних, так і державних стивідорів, що є розповсюдженим

досвідом портового бізнесу та гарантує підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури [261].

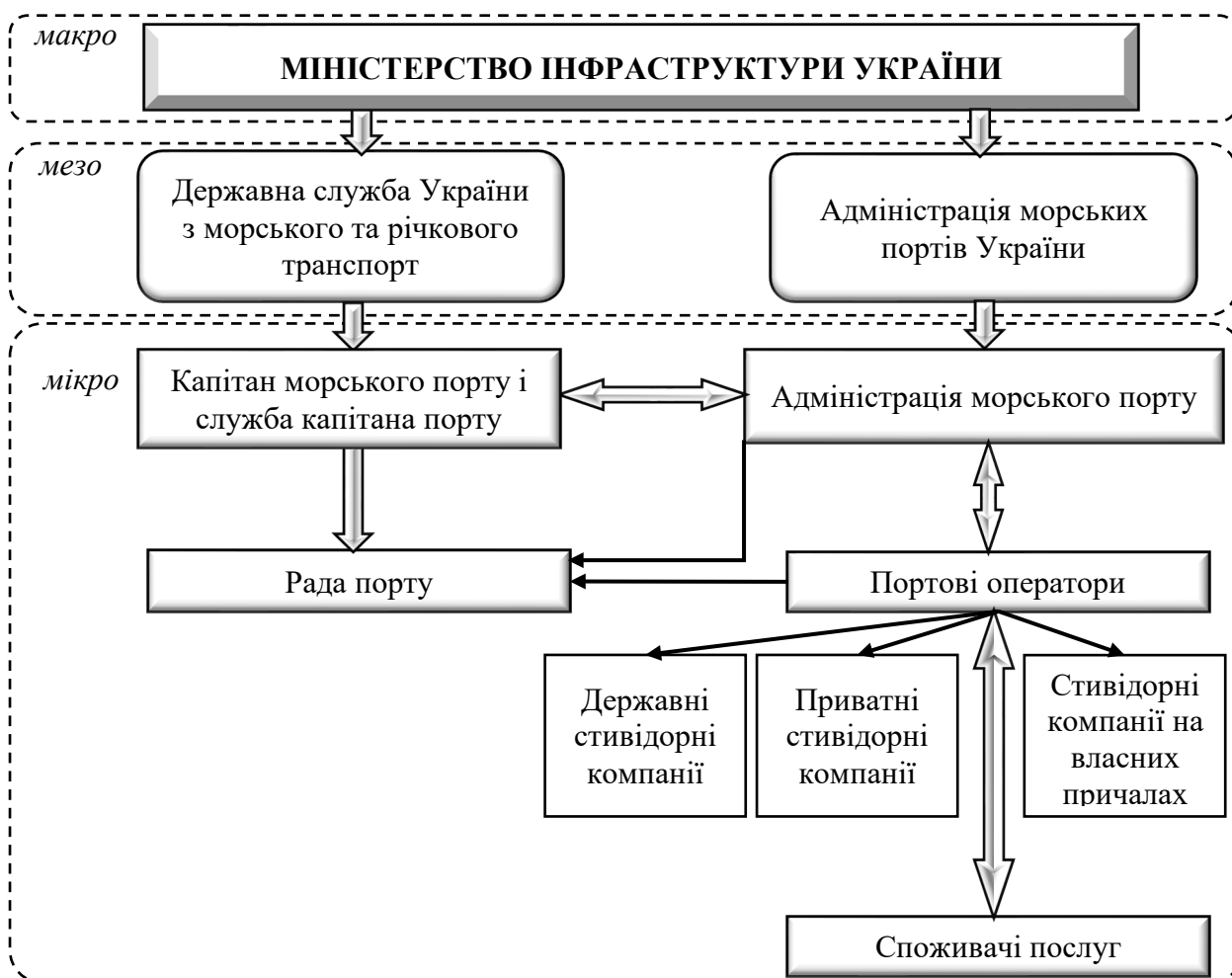


Рис. 2.2. Структура управління морською транспортною інфраструктурою України за макро-, мезо-, мікро- рівнями

Джерело: складено автором

Слід зауважити, що в Україні у 2013 р. відбулася децентралізація повноважень у системі управління морським транспортом. Саме це має як позитивні наслідки – залучення приватного капіталу для розвитку морської транспортної інфраструктури, початок відокремлення функцій стивідорної діяльності від управління інфраструктурою, так і негативні – зменшення кількості флоту під українським прапором та погіршення системи безпеки судноплавства [265, с. 42].

Таким чином, в рамках дослідження інституціональних засад управління морською транспортною інфраструктурою, було проаналізовано нормативно-правове регулювання морської транспортної інфраструктури з огляду на євроінтеграцію України, що дозволяє зробити висновки про те що вітчизняне законодавство у даній сфері знаходиться на етапі інтенсивного розвитку. Прагнення України до європейської інтеграції забезпечує процес узгодження національного законодавства з європейськими вимогами. Для досягнення ефективності у реформуванні морської транспортної інфраструктури України, необхідно привести адміністративні та правові норми до стандартів ЄС. Наразі інституціональні засади управління морською транспортною інфраструктурою України та країн ЄС мають багато спільних характеристик, оскільки урядом України було ратифіковано низку нормативно-правових актів та реорганізовано ієрархічну структуру управління у даній сфері, але багато заходів ще необхідно вжити найближчим часом. Саме це сприятиме уникненню перешкод щодо залучення інвестицій у морську транспортну інфраструктуру, що, так само, забезпечить підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

2.2 Аналіз морської транспортної інфраструктури: міжнародний та національний аспекти

Морський транспорт України на міжнародному ринку транспортних послуг має розглядатися як один з основних видів транспорту, бо вітчизняний потенціал морської транспортної інфраструктури достатньо великий. Україна займає географічно вигідну позицію з точки зору транзитного руху, оскільки знаходиться на перехресті торгових шляхів. Це одна з істотних характеристик привабливості внутрішнього ринку як для національних, так і для закордонних виробників та інвесторів. Прямі морські зв'язки з іншими державами мають першорядне значення для розвитку вантажного транспортування за допомогою морської транспортної інфраструктури.

Проголосивши незалежність, Україна мала офіційний кордон з 7 державами, а саме з Росією (1 955 км по суші, морські кордони в Азовському і Чорному морях не вирішені), Білорусією (1 084 км), Польщею (542 км), Словаччиною (98 км), Угорщиною (135 км), Молдовою (1 202 км, з них 405 км контролюються невизнаною Придністровською Молдавською Республікою), Румунією (608 км по суші). Загальна протяжність берегової лінії України становить 2 835 км [266].

Аналіз розвитку морської транспортної інфраструктури України та виявлення тенденцій її змін надасть змогу оцінити перспективи створення конкурентоспроможної вітчизняної морської транспортної інфраструктури. Тому, необхідно зазначити, що визначення ступеня розвитку МТІ України можливо за допомогою різних національних показників і міжнародних даних та рейтингів. Наявність чималого обсягу інформації та кількості показників з питань розвитку МТІ, потребує їх систематизації. На підставі групування обґрунтованих складових морської транспортної інфраструктури (п. 1.1), до яких відноситься нормативно-правове забезпечення МТІ (п. 2.1), інженерно-технічне, транспортне і ресурсне забезпечення МТІ, можливо проаналізувати основні показники конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури (рис. 2.3).

Першим етапом дослідження є аналіз показників морської транспортної інфраструктури на національному рівні, до якого входить аналіз технічно-інженерного та транспортного забезпечення, за допомогою таких показників: кількість судів, вантажо- та пасажиро- оборот, кількість переробленого вантажу та перевезених пасажирів, кількість причалів та складів, довжина причальної лінії та портова потужність. Аналіз ресурсного забезпечення морської транспортної інфраструктури України включає: аналіз стивідорних підприємств, аналіз кадрових ресурсів та фінансового забезпечення.

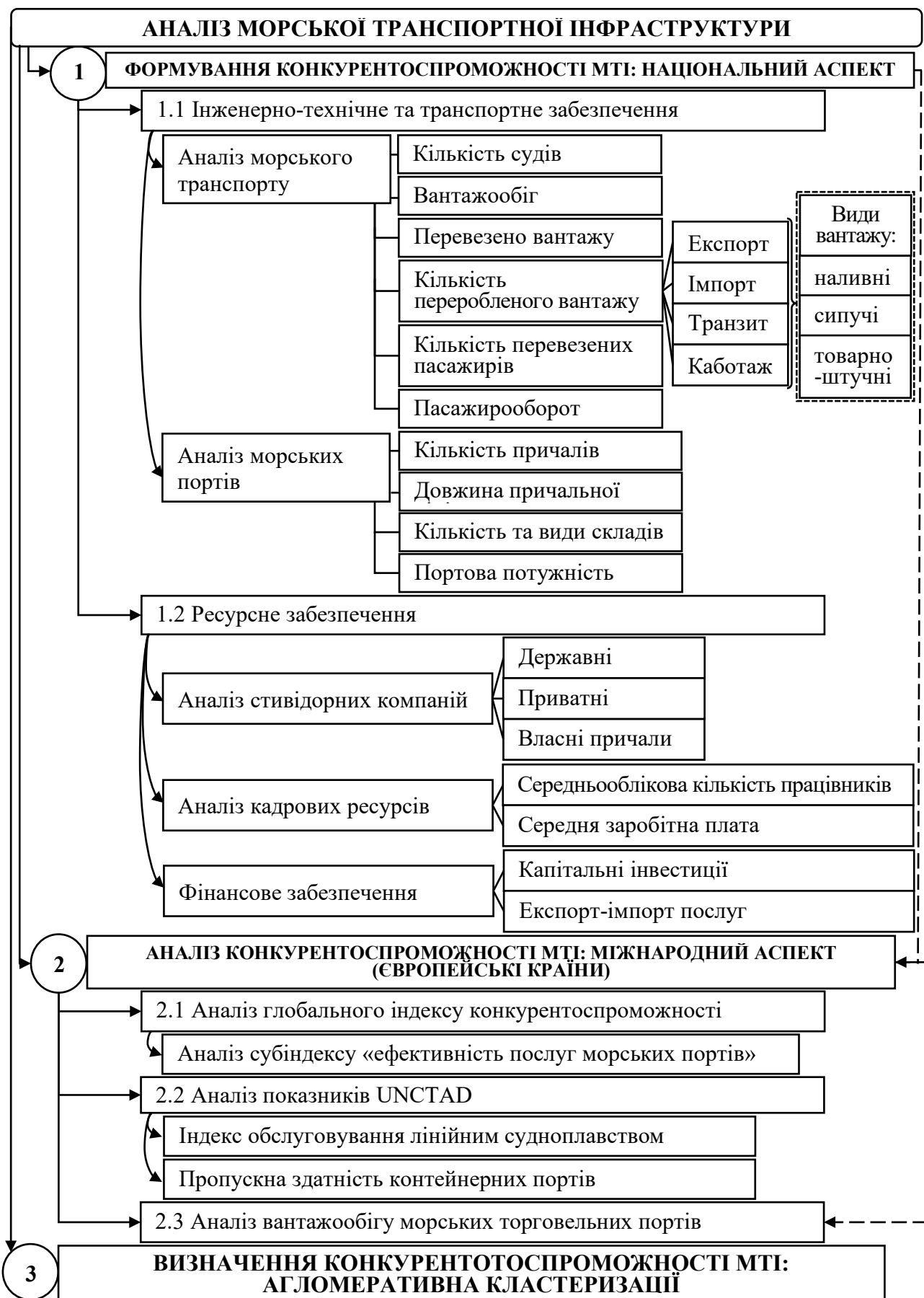


Рис. 2.3. Схема аналізу конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та європейських країн

Джерело: складено автором

Другим етапом аналізу є дослідження показників, які характеризують рівень розвитку української морської транспортної інфраструктури на міжнародному рівні. З огляду на тему дослідження, аналіз на рівні європейських країн необхідно провести за такими основними показниками морської транспортної інфраструктури: індекс глобальної конкурентоспроможності (за методикою WEF), ефективність послуг морських портів, індекс обслуговування лінійним судноплавством, пропускна здатність контейнерних портів, вантажообіг морських торговельних портів та кількість перевезених пасажирів.

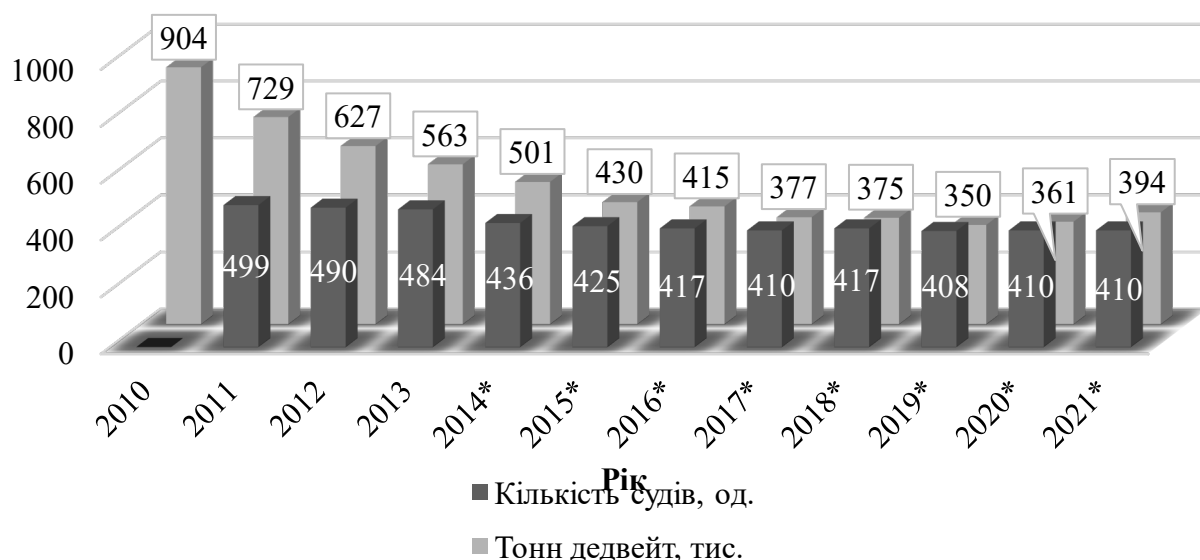
Третій етап передбачає застосування кластерного аналізу, що заснований на об'єднанні об'єктів (країн Європи та України) в кластери з метою встановлення стратегічних орієнтирів розвитку морської транспортної інфраструктури України. Він передбачає побудову дендрограми ієрархічної агломеративної кластеризації морської транспортної інфраструктури за наступними показниками: індекс глобальної конкурентоспроможності, ефективність послуг морських портів, індекс обслуговування лінійним судноплавством, кількість обробленого вантажу морськими торговельними портами, пропускна здатність контейнерного порту та кількість перевезених пасажирів морським транспортом.

По-перше, дослідження потребує аналізу морського транспортного потенціалу країни. У сфері міжнародного морського транспортування встановлюється режим найбільш сприятливий для суден, що ходять під прапорами України або європейських держав, або під контролем постачальника послуг, зареєстрованих в цих державах. Це стосується, зокрема, таких областей, як доступ до портів, використання інфраструктури та портових послуг, послуг з обробки вантажів та складських послуг. Проте проблема в тому, що судів, які ходять під прапором України залишилося не так багато. За роки незалежності тоннажність національного флоту скоротилася в дев'ять разів [261].

Станом на 1993 р. дедвейт (повна вантажопідйомність, що перевозиться судном, маси палива, масла, технічної та питної води, маси пасажирів з

багажем, екіпажу і продовольства) торгового флоту України налічував 6,177 млн тонн [267]. Однак, зараз Україна втрачає свої позиції на світовому ринку вантажоперевезень. Дедвейт національного флоту України за 2011 – 2021 роки скоротився майже у 3 рази. Станом на 2021 рік дедвейт морського торгового флоту під прапором України впав до 394 тис. тонн, що на 56,4% менше ніж у 2010 р. (рис. 2.4).

За період 2010 – 2021 рр. спостерігається низхідна тенденція кількості судів під прапором України. Так, за аналізований період кількість судів скоротилась більше ніж у 2,5 рази, і у 2021 році становила 410 одиниць.



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рис. 2.4. Торговий флот за прапором реєстрації України (кількість суден та тонн дедвейту (DWT))

Джерело: складено автором на основі [267]

Відповідно до світового досвіду, найефективніший результат розвитку транспортного сектору України може бути досягнутий шляхом формування в країні ефективної морської транспортно-логістичної системи, яка забезпечить взаємодію усіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційному, економічному, технічному, технологічному та

інформаційному аспектах протягом транспортування вантажних потоків і дозволить зайняти конкурентну позицію на міжнародних ринках морських транспортних послуг [268, с. 844]. Хоча обсяги світових морських перевезень зростають (у 2009 р. даний показник склав 7,8 млрд т., у 2013 р. – 9,5 млрд т., а у 2017 р. – 10,7 млрд т.) [267], в Україні роль морської транспортної інфраструктури падає. У порівнянні з 1995 роком обсяги перевезень вантажів скоротилися у 6 разів (з 33,6 млн т. до 5,3 млн т. у 2021 р.). Питома вага морських перевезень у загальному вантажообігу у 2020 році становить 0,48% (рис. 2.5) [269].



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рис. 2.5. Вантажообіг України за період 2010 – 2021 роки, млрд. т. км

Джерело: складено автором на основі [261; 269; 270]

У 2020 році вантажообіг морським транспортом становив 1,5 млрд. т. км. Проте за весь аналізований період 2010 – 2020 рр. вантажообіг морським транспортом скоротився на 71,2%, тобто на 3,7 млрд т. км. Загалом за 2021 рік перевезення за допомогою морського транспорту 1,9 млн тонн вантажів, що на 5,6% більше у порівнянні із 2020 роком. За 2010 – 2021 рр. перевезення вантажу морським транспортом скоротилась майже у 2 рази (рис. 2.5 та 2.6).

Слід зазначити, що Україна має потенціал зростання вантажоперевезень морем. У 2021 році сумарний вантажообіг морських портів країни склав більше ніж 153 млн тонн. Однак 90% експортних вантажів з України вивозиться чужим флотом [261].

Головною складовою морської транспортної інфраструктури є морські порти. В Україні існує об'єктивна потреба поліпшити роботу морських портів шляхом розвитку інтеграційних процесів та забезпечення транспортних зв'язків в рамках євроінтеграції. Географічне положення та лобювання інтересів портів, морських торговельних шляхів Урядом України дає можливість займати провідне місце серед морських перевезень, перш за все, у Чорноморському регіоні, але Україна не використовує у повному обсязі ресурси. Це одна із суттєвих рис привабливості національного ринку для закордонних інвесторів і виробників.



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рис. 2.6. Перевезення вантажу за 2010 – 2021 роки, млн. т

Джерело: складено автором на основі [269]

Усі українські морські торговельні порти (Бердянськ, Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Маріуполь, Миколаїв, Одеса, Ольвія, Південний, Рені, Скадовськ, Усть-Дунайськ, Херсон, Чорноморськ) можна класифікувати за рівнем покриття різних видів вантажів: порти-хаби, диверсифіковані порти та нішеві порти (додаток 3, табл. 3.1).

Сукупна потужність вантажопереробки морських торговельних портів становить 249,3 млн тонн на рік. Протяжність причальної лінії морських торговельних портів складає 41,5 км, а довжина каналів: Бузько-Дніпровсько-лиманський канал (БДЛК), Херсонський морський канал (ХМК), Глибоководний судновий хід (ГСХ) р. Дунай становить 124,768 км [261].

За останні 12 років з 2010 р. по 2021 р. лідери морських перевезень залишаються незмінними. Так, за досліджуваний період найбільшу частку переробки вантажів здійснює МТП «Південний» – 53,5 млн тонн у 2021 році, що у 3 рази більше ніж у 2010 році. МТП «Миколаїв» поступово збільшував свій вантажообіг та продемонстрував найкращий приріст за 2010 – 2021 рр. (+313,9%), а МТП «Одеса» за аналізований період є найстабільнішим, незважаючи на усі зміни як у внутрішньому, так і в зовнішньому середовищі, його вантажообіг майже не змінюється [261].

Наявна перевантажувальна потужність морських портів України, що на сьогодні складає 249,3 млн тонн на рік, не забезпечується повною мірою відповідною потужністю наземної інфраструктури (залізничні та автомобільні під'їзди у багатьох портах не справляються із вантажопотоком), отже, модернізація та розвиток потужностей повинні відповідати за розробку маршрутів доступу до морських портів [271]. Проблема недостатньої пропускної спроможності портових залізничних станцій та поганого залізничного сполучення є більш серйозною у морських торговельних портах, як «Одеса», «Миколаїв», «Маріуполь», «Бердянськ» та «Рені» [271]. Наразі, врегулювання даної проблеми здійснюється завдяки низькому рівню завантаженості морських торговельних портів України, яка складає 153,8 млн тонн за 2021 рік, тобто 61,7% від проектної потужності. Однак, таке

врегулювання тимчасове і не відповідає сучасному розвитку морських портів України. Морські торговельні порти такі, як Миколаїв, Чорноморськ, «Ольвія», «Південний», «Усть-Дунайськ» та Херсон збільшили обробку вантажів за 2010 – 2021 рр. У цих портах працюють як приватні компанії, так і державні оператори.

Незважаючи на труднощі, морські торговельні порти Азовського регіону продовжують відігравати важливу роль у розвитку бізнесу в східній частині України. У портах цього регіону продовжується реалізація інвестиційних проектів. У МТП «Маріуполь» будується зерновий термінал потужністю 2,5 млн тонн. МТП «Бердянськ» перебуває на стадії перебудови причалів, поліпшено приблизно 90% залізничної колії. Щодо розвитку порту, то відбувається реконструкція морського зернового терміналу «Бердянський завод підіймально-транспортного устаткування» та будівництво зернового терміналу «Нова Хортиця» [261; 271].

Аналіз динаміки кількості переробленого вантажу морськими портами України за період 2010 – 2018 рр. свідчить про те, що з 2013 року цей показник має низхідну тенденцію, тож скорочення відбулося через зменшення транзитних перевезень майже в 4 рази (з 45,7 млн тонн до 11,8 млн тонн, що на 74,2% менше). Це пов'язано з інтенсивною конкуренцією транзитних перевезень з країнами-сусідами, політичною нестабільністю навколо державного кордону, недосконалою правовою базою і т. д. (табл. 2.1).

Так, за даними таблиці 2.1 у період 2014 – 2018 рр. кількість переробленого вантажу морськими торговельними портами України скоротилася на 5,45%. Хоча у 2015 році відбувся незначний ріст переробленого вантажу на 1850,6 тис. тонн відносно 2014 р., українські морські торговельні порти збільшують обсяги перевалки. Проте це не демонструє позитивну тенденцію в національній економіці, оскільки збільшення відбулося через зростання експорту та імпорту, але це зростання не є тривалим, через те, що в умовах політичної дестабілізації економічна ситуація держави погіршується, що підтверджують дані 2016 року.

Таблиця 2.1

Загальна кількість переробленого вантажу морськими торговельними портами
України, тис. тонн

Рік	Показники				
	Перероблено вантажів	Експорт	Імпорт	Транзит	Каботаж
2010	148 483,30	84 037,60	17 440,60	44 185,20	2 470,30
2011	155 519,70	84 895,00	19 417,40	47 599,20	3 240,40
% до 2010	104,7	101,0	111,3	107,7	93,4
2012	154 346,40	96 848,10	16 493,70	38 780,60	1 844,20
% до 2011	99,2	114,1	84,9	81,5	58,7
2013	148 178,00	100 115,13	17 965,06	27 224,46	2 873,38
% до 2012	96	103,4	108,9	70,2	155,8
2014*	142 795,57	103 067,27	15 932,23	20 338,82	3 457,25
% до 2013	96,4	108,5	88,7	74,7	120,3
2015*	144 646,16	103 942,61	17 958,75	15 904,24	6 840,56
% до 2014	101,3	100,8	112,7	78,2	197,9
2016*	131 745,90	100 202,46	15 976,45	10 328,85	5 238,20
% до 2015	91,1	96,4	88,9	64,9	76,6
2017*	132 578,44	98 517,43	20 417,94	11 804,98	1 838,09
% до 2016	100,6	98,3	127,8	114,3	35,1
2018*	135 171,07	98 900,71	23 781,97	10 230,08	2 098,42
% до 2017	101,6	100,4	116,5	86,7	114,2
2019*	160 001,2	120 988,5	25 849,9	11 025,1	2 138,3
% до 2018	118,4	122,3	108,7	108	102
2020*	159 125,4	122 967,8	23 634,4	10 351,4	2 171,8
% до 2019	99,5	101,6	91,4	93,9	101,6
2021*	153 760,0	118 100,0	24 000,0	8 600,0	2 300,0
% до 2020	96,6	96,0	101,7	82,7	104,5

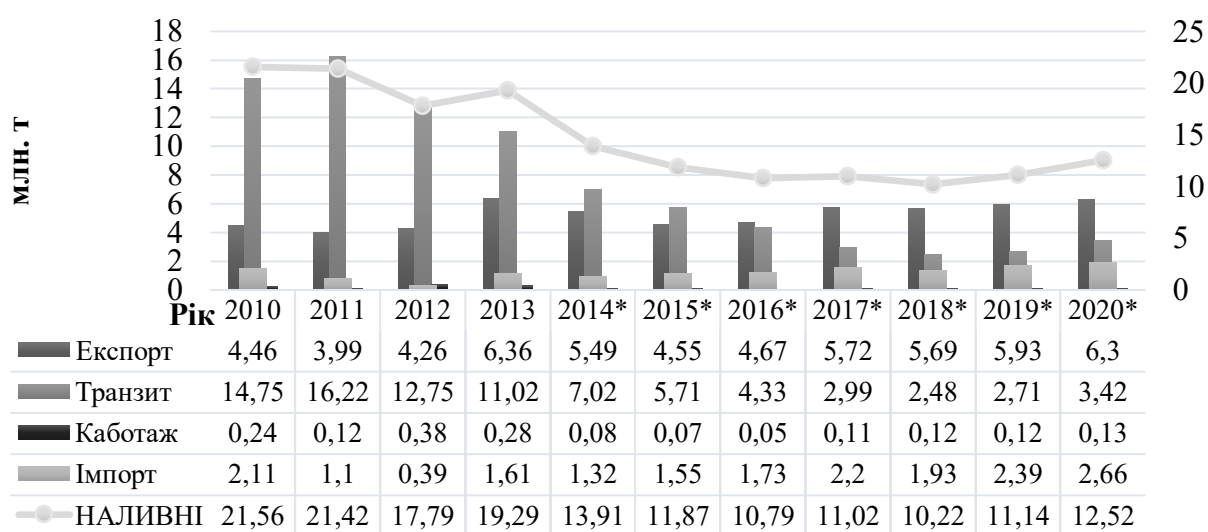
Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: складено автором на основі [261; 269; 270]

Починаючи з 2018 року спостерігалось збільшення кількості переробленого вантажу, а у 2019 році кількість переробленого вантажу в українських морських торговельних портах вперше за останні 12 років досягла рекордної позначки 160,0 млн тонн. У 2021 році морські порти скоротили вантажообіг у порівнянні з 2019 роком на 3,9% – до 153,76 млн тонн. Зростання перевалки у 2021 році спостерігався тільки за внутрішнім перевезенням, за іншими напрямками – експорт, імпорт та транзит відбувся незначний спад. Експорт української продукції зменшився на 2,4%, до 118,1 млн тонн та становить 76,8% від загальної кількості переробленого

вантажу. Імпорт зменшився на 7% до 24 млн тонн та складає 15,6% від усього переробленого вантажу. Перевантаження транзитних вантажів скоротилося на 21,8% (8,6 млн тонн) та каботажних вантажів збільшилося на 9,5% у порівнянні з 2019 роком до 2,3 млн тонн (так, транзит складає 5,6%, каботаж – 2% від загальної кількості переробленого вантажу за 2021 р.).

Під час кризи найбільш чутливим фактором у транспортуванні є його вартість, саме тому пріоритет надається морському транспорту як найдешевшому виду транспортування вантажу, що призвело до часткового переорієнтування експортно-імпортного вантажопотоку України на користь морських торговельних портів. Особливу увагу необхідно звернути на загальні обсяги переробки вантажів морськими портами України за номенклатурою (рис. 2.7 – 2.9).



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

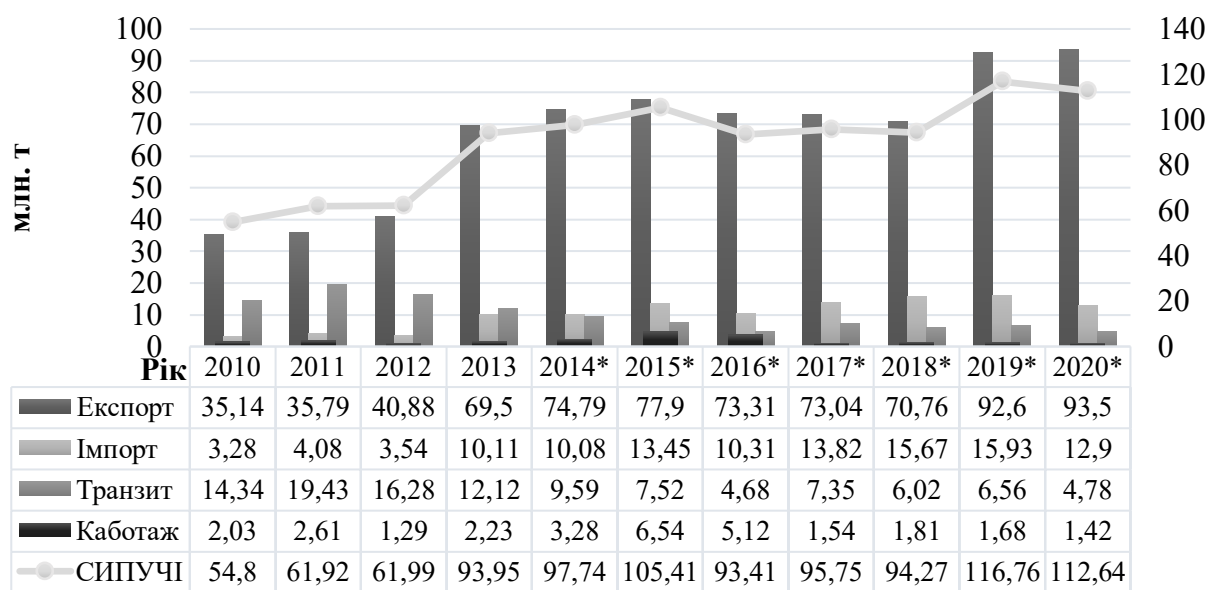
Рис. 2.7. Обсяги переробки вантажів морських торговельних портів України за номенклатурою (наливні грузи), млн. тонн

Джерело: складено автором на основі [261; 269; 270]

За період 2010 – 2020 рр. найменше в переробленні вантажів втратив український експорт за всіма видами вантажу, так наливні види товару скоротилися через перероблення нафтопродуктів (-78,63%), хімічних товарів

(- 86,74%), сипучих товарів (перевалка вугілля скоротилася на 100%, коксу – на 97,71%, будівельних матеріалів – на 48,17%) та товарно-штучних – лісні вантажі зменшилися на 89,13%, металопродукт – на 36,68%, хімічні та мінеральні добрива – на 57,43%, а за деякими видами товару експорт за 2018 – 2020 рр. навіть збільшився за такими товарами, як: олія, руда, хімічні, мінеральні добрива, чавун, зернові, контейнери тощо.

Для більш повного розуміння ситуації необхідно проаналізувати обсяги переробки за кожним видом товару окремо. Так вантажообіг наливних товарів загалом за 2010 – 2020 рр. скоротився майже у 2 рази та відбулося це через скорочення транзитних вантажопотоків, так у 2020 році транзит наливних товарів становив 3,42 млн тонн, що на 76,8% менше ніж у 2010 році (рис. 2.8).



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

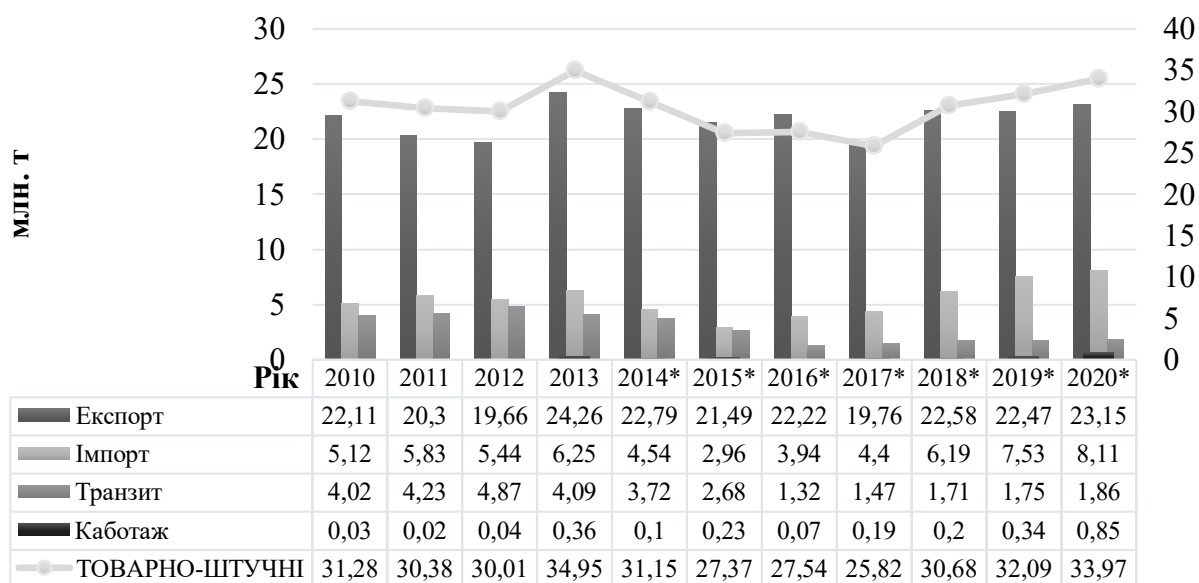
Рис. 2.8. Обсяги переробки вантажів морських торговельних портів України за номенклатурою (сипучі грузи), млн. тонн

Джерело: складено автором на основі [261; 269; 270]

Протягом 2010 – 2020 рр. збільшилися обсяги перероблення не тільки сипучих видів вантажу, а й товарно-штучних, крім обробки сипучих вантажів шляхом зростання обсягів перероблення зернових та руди. Така ж тенденція

зберігалася й у 2020 році, перевалка зернових складала 49,3% та руда 36,6% від загальної кількості перероблених сипучих товарів.

Обсяги перероблення товарно-штучних вантажів за 2010 – 2020 роки збільшилися на 0,59 млн тонн, хоча у період з 2014 р. по 2017 р. спостерігався спад, так у 2017 р. обсяг перероблення товарно-штучних товарів скоротився на 17,5% відносно 2010 року (рис. 2.9).



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рис. 2.9. Обсяги переробки вантажів морськими торговельними портами

України за номенклатурою (товарно-штучні грузи), млн. тонн

Джерело: складено автором на основі [261; 269; 270]

Транзит товарно-штучних товарів за період 2010 – 2020 рр. зменшився, так у 2020 році перевалка даного виду товарів становила лише 1,86 млн тонн (5,5% від загального обсягу перероблення товарно-штучних вантажів), що на 53,7% менше ніж у 2010 році.

Результати більш детального аналізу обсягів перероблення вантажів морськими торговельними портами України у розрізі окремих видів вантажів представлено у додатку II, табл. II.1.

У 2020 році збільшення перероблення вантажів морськими торговельними портами України було зафіксовано за шістьма основними номенклатурними найменуваннями, які забезпечують 69,7% перевалки: аграрна продукція (перевалка зернових у 2020 р. збільшилась на 31,47 млн тонн відносно 2010 р.), руда (у 2020 р. зросла на 49,6% відносно 2010 р.), олія (у 2020 р. приріст склав 112,1% відносно 2010 р.), хімічні та мінеральні добрива (товарно-штучні) (у 2020 р. переробка зросла на 92% у порівнянні з 2010 р.), контейнери (TEU) та автомобілі (од.) (у 2020 р. приріст становив 59% та 187,9% відповідно у порівнянні з 2010 р.) [269]. Найбільші втрати за 2010 – 2020 рр. сталися в перевалці нафти та нафтопродуктів (у 2020 р. обсяг перероблення цих вантажів зменшився на 80,7% та 89,9% відповідно), вугілля (у 2020 р. скоротилося більше у 3 рази, тобто на 67,4% відносно 2010 р.) та коксу (скорочення у 2020 р. відбулося на 91,4% у порівнянні з 2010 р.), лісних вантажів (перевалка у 2020 р. зменшилися на 89%), промислових товарів (у 2020 р. перероблення знизилася на 95,6%) та продовольчих вантажів (зменшення обсягів перевалки у 2020 р. склало 76,5% відносно 2010 р.) [269].

Наступними показниками, що характеризують морську транспортну інфраструктуру України є кількість перевезених пасажирів морським транспортом та пасажирооборот. В Україні немає окремої статистики щодо найбільш активних портів та акваторій морського пасажирського транспорту. Втім, загальна динаміка пасажиропотоку в Україні протягом 2010 – 2020 років свідчить про значне скорочення цього показника (табл. 2.2).

Так, кількість перевезених пасажирів за період 2010 – 2020 рр. скоротилася на 99,2%, тобто на 6593 тис. осіб. Кількість міжнародних перевезень у 2020 році склала 0 осіб, це пов'язано з COVID-19, а внутрішні перевезення пасажирів становлять 52,6 тис. осіб, що складає 99,1% відносно 2010 р. [269]. Різке падіння кількості пасажиропотоку спостерігається з 2014 року по 2020 рік, це обумовлюється нестабільною політичною ситуацією України, окопуванням території Автономної Республіки Крим та пандемією,

оскільки головним сектором перевезень був АР Крим та м. Севастополь, який мав найбільший вплив на морські пасажирські перевезення [271].

У 2019 р. показник перевезень пасажирів морським транспортом України покращився і становить 79,4 тис. осіб, що на 50,8 тис. осіб або у 2,7 рази більше, ніж у 2017 р. Поштовхом до активізації морського пасажирського руху стали інвестиції у морські круїзи та прогулянкові рейси в морських портах, передусім під час літніх канікул та відпочинку [269].

Таблиця 2.2

Кількість перевезення пасажирів морським транспортом за період 2010 – 2020 рр.

Показник \ Рік	Кількість перевезення пасажирів морським транспортом, осіб										
	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*
Всього перевезено пасажирів, тис. осіб	6645,6	7064,1	5921	6642	29,4	25,5	30,3	28,6	71,9	79,4	52,6
Міжнародне сполучення, тис. осіб	528,2	645,9	803	906	21,1	16,3	19,2	10,2	1,1	0,6	0
Частка міжнародного сполучення, %	7,9	9,1	13,6	13,6	71,8	63,9	63,4	35,7	1,5	0,8	0
Каботажне сполучення, тис. осіб	6117,4	6418,5	5118	5736	8,3	9,2	11,1	18,4	70,8	78,8	52,6
Частка каботажного сполучення, %	92,1	90,9	86,4	86,4	28,2	36,1	36,6	64,3	98,5	99,2	100

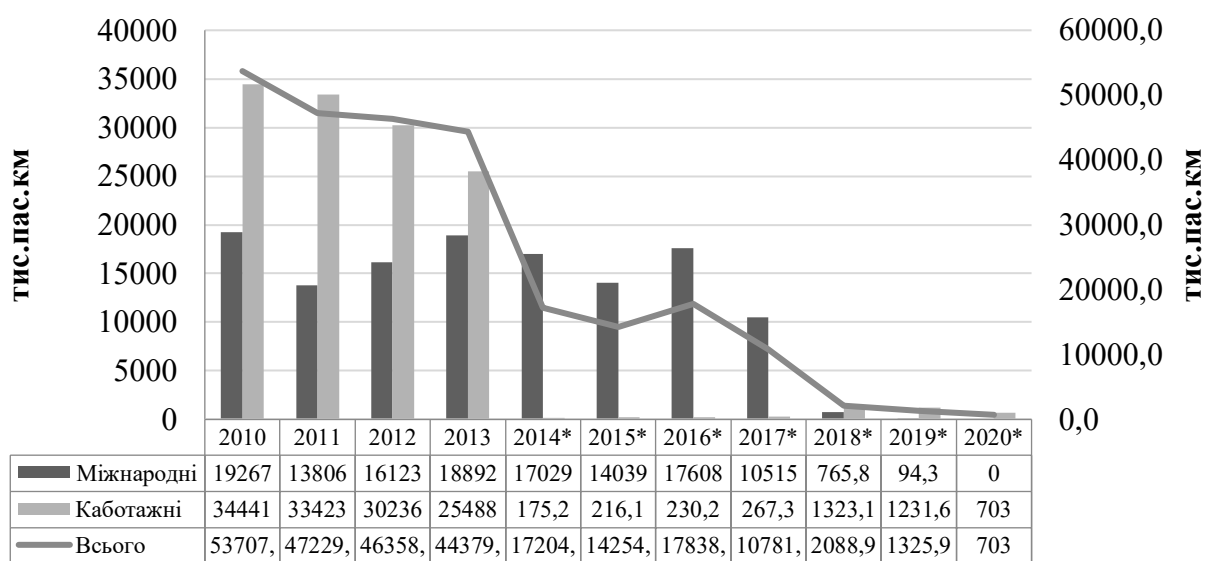
Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: складено автором на основі [269]

Незважаючи на збільшення кількості перевезених пасажирів морським транспортом у 2019 році, показник пасажирообороту все одно зменшився і становив 1325,9 тис. пас. км, а вже у 2020 р. даний показник досяг свого рекордного мінімуму – 703 тис. пас. км, що на 98,7% менше ніж у 2010 р., оскільки у 2020 р. превалювало каботажне перевезення, а це значить, по-перше, що основна маса людей пересувалася на менші відстані. А, по-друге, через

пандемію COVID-19 велика кількість країн закрила свої кордони. Така негативна динаміка свідчить про занепад галузі морських пасажирських перевезень (рис. 2.10).

Структура та динаміка пасажирообороту морського транспорту України за видами сполучень за 2010 – 2020 роки показує, що найбільший негативний вплив спричинило зменшення пасажиропотоку на рівні міжнародного сполучення.



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рис. 2.10. Пасажирооборот морського транспорту України за 2010 – 2020 роки, тис. пас. км

Джерело: складено автором на основі [269]

Слід зазначити, що зменшення пасажирообороту відбулося як у каботажному, так і у міжнародному сполученнях, але частка міжнародних рейсів була значною в період з 2014 р. по 2016 р. Показники динаміки та структури пасажирообороту вказують на те, що морський пасажирський транспорт має потенціал та попит на ринку, тому транспортні компанії повинні працювати над якістю та різноманітністю послуг, туристичною рекламою та просуванням морських подорожей як засобу відпочинку та досягнення місця призначення. Особливої уваги заслуговує розвиток яхтингу в Україні, що також

має значний поштовх для розвитку спорту та морських пасажирських перевезень [271].

Наступною складовою аналізу морської транспортної інфраструктури України є ресурсне забезпечення. Одним із показників ресурсного забезпечення є обсяг переробки вантажів стивідорними компаніями, аналіз якого дозволить виокремити результати роботи приватних стивідорів від державних та схарактеризувати дійсну ефективність портового бізнесу в держсекторі.

Дослідження кількості судів України допомогло схарактеризувати морський транспортний потенціал країни. Аналіз обсягів переробки вантажів державними стивідорами стосовно приватних, які діють на потужностях Адміністрації морських портів України (АМПУ) та власних причалах представлена у додатку И, табл. И.2.

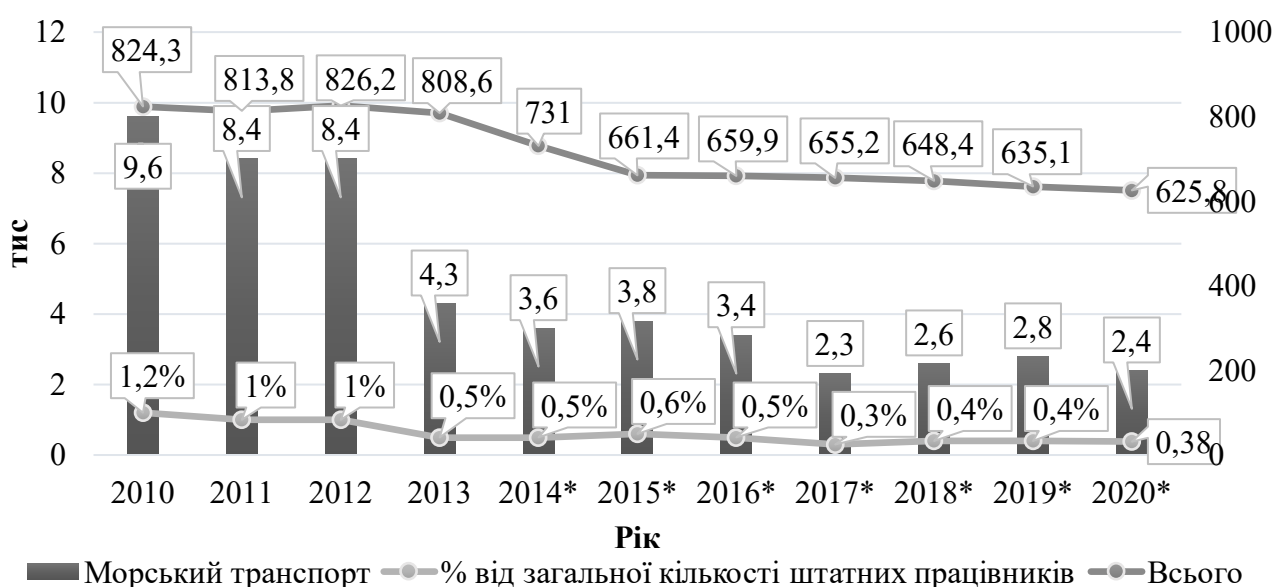
Аналіз загальних обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за 2010 – 2020 рр. дозволяє зробити висновок, що найбільше скорочення обсягів переробки вантажів відбулося за державними стивідорними компаніями морських торговельних портів на причалах АМПУ – до 22%, і це зменшення відбулося через різкий спад переробки транзитних вантажів.

Стивідорними компаніями на власних причалах в українських морських торговельних портах у 2020 році перероблено 61,4 млн тонн або 38,6% вантажів від загального обсягу переробки вантажів. Приватними стивідорами на причалах АМПУ у 2020 році було перероблено 62,7 млн тонн (39,4% від загального обсягу). З огляду на аналітичні дані, що представлені у додатку И, табл. И.2 зазначимо, що у портовій галузі зберігається тенденція зростання приватного сектору у перевантаженні вантажів та поступове зменшення участі урядових стивідорів [261]. Управління державними компаніями є досить бюрократичним, їм не вистачає гнучкості, тому за останні п'ять років участь державних докерів у загальному обороті зменшилась на 12%. Стосовно приватних стивідорних компаній на причалах АМПУ ситуація за досліджуваний період має позитивні зміни, у 2020 р. вантажообробка зросла на 3% відносно попереднього року, скорочення транзиту за 2014 – 2020 рр.

компенсувалося внаслідок експорту. Щодо стивідорних компаній, то за останні 3 роки на власних причалах відбулося зростання обсягів переробки вантажів через імпорт та транзит.

Структура вантажопотоків, які проходять через МТП України, впливає на стан економіки країни, є показником розвитку промисловості та динаміки рівня доходів населення [274, с. 7]. Продуктивність приватних причалів та терміналів у кілька разів вище, ніж державних. Це пояснюється наявністю кваліфікованої робочої сили, кращою мотивацією пошуку вигідних контрактів, більш ефективною організацією роботи та управління бізнесом, гнучкістю та швидким реагуванням на потреби ринку [275].

Наступною ресурсною складовою морської транспортної інфраструктури України є кадровий потенціал даної галузі, тому варто розглянути основні показники такі, як середньооблікова кількість штатних працівників та середньомісячна заробітна плата у сфері морських перевезень (рис. 2.11).



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

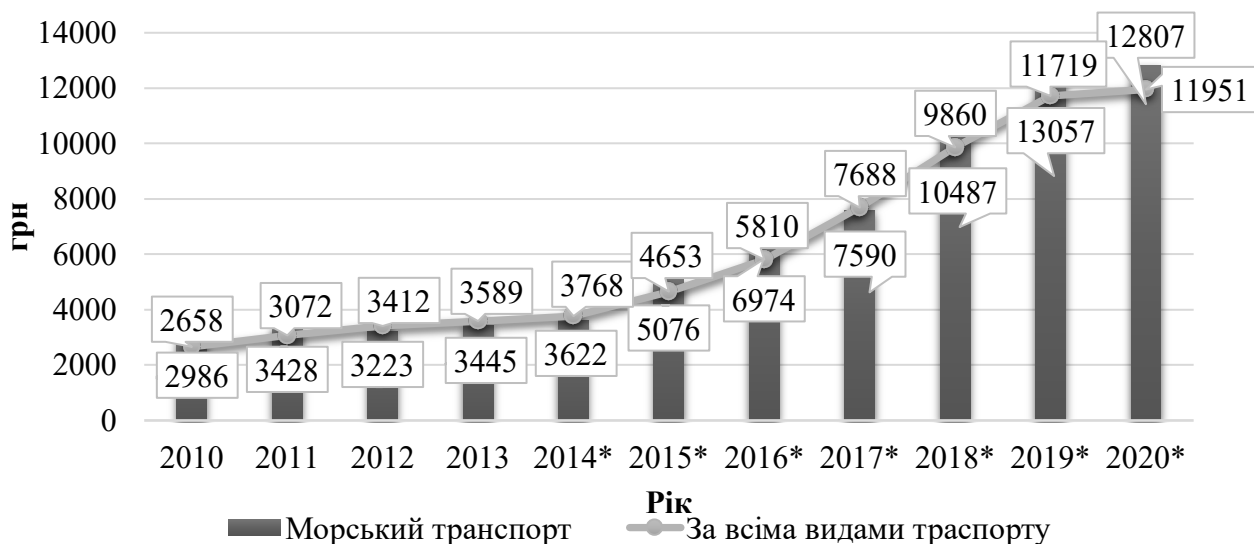
Рис. 2.11. Середньооблікова кількість штатних працівників підприємств (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність та телекомунікації), тис. осіб

Джерело: складено автором на основі [269]

Загалом у морській транспортній інфраструктурі України у 2020 році було задіяно 2,4 тис. працівників, що становить лише 0,38% від загальної кількості працівників, які працюють у транспортній галузі.

Так, за період 2010 – 2020 рр. середньооблікова кількість штатних працівників у морському транспорті зменшилася більше ніж у 3 рази й у 2020 році склала 2,4 тис. осіб [269].

За даними Державної служби статистики України скорочення відбулося не тільки за середньообліковою кількістю штатних працівників задіяних у морській транспортній інфраструктурі, а й за часткою їх у загальній кількості штатних працівників у сфері транспорту в цілому. Так, у 2010 році середньооблікова кількість штатних працівників у морському транспорті складала 1,2%, у 2015 році становила вже 0,6%, а у 2020 році – лише 0,38% відносно кількості штатних працівників підприємств (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність та телекомунікації). Щодо середньомісячної заробітної плати штатних працівників у сфері морського транспорту, то даний показник має позитивну тенденцію (рис. 2.12).



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

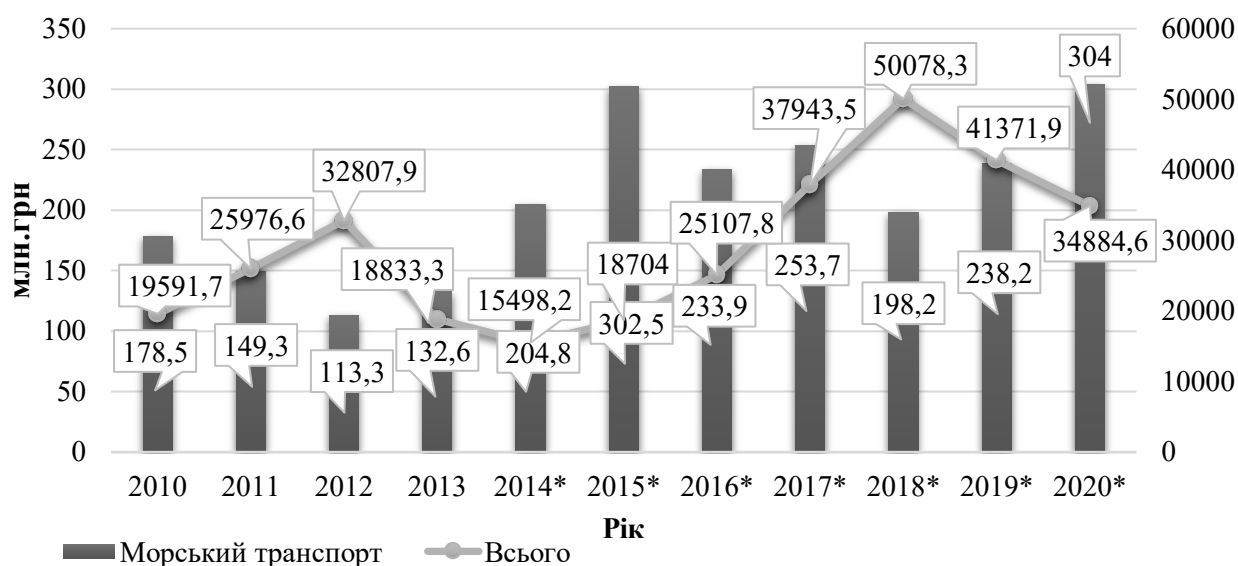
Рис. 2.12. Середньомісячна заробітна плата штатних працівників підприємств (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність та телекомунікації), грн

Джерело: складено автором на основі [269]

За 2010 – 2020 рр. середньомісячна заробітна плата штатних працівників морського транспорту зросла на 328,9%, тобто на 9821 грн і становить 12807 грн, що на 7,2% більше ніж середньомісячна заробітна плата підприємств інших транспортних галузей України у 2020 році [269].

Одним з основних показників фінансово-господарської діяльності будь-якої компанії є капітальні інвестиції. Морська галузь не є виключенням. Наразі у морській транспортній інфраструктурі України є ряд технічних проблем, таких як: незадовільний стан причалів та обладнання, низький рівень автоматизації та комп'ютеризації, застарілі способи перевантажувально-розвантажувальних робіт тощо [271]. Техніко-технологічна модернізація морської транспортної інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів та вимог є пріоритетом як для держави, так і підприємств галузі. Насамперед необхідно реалізувати проекти щодо днопоглиблювальних робіт, створення сучасних терміналів, оновлення припортової інфраструктури, модернізації устаткування та обладнання морських портів України [261]. Динаміка капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру загалом та у морський транспорт представлена на рисунку 2.13.

Так, аналізуючи динаміку капітальних інвестицій у морський транспорт відносно загальної кількості інвестицій у транспортну інфраструктуру за період 2010 – 2020 роки, можна стверджувати, що надходження інвестицій саме до морської транспортної інфраструктури критично низькі, так у 2010 р. капітальні інвестиції до морського транспорту становили 0,9% від загальної кількості, у 2015 р. цей показник склав 1,6%, а у 2020 р. даний показник становив до 0,8% і це максимальне значення за досліджуваний період [269].



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рис. 2.13. Капітальні інвестиції (у фактичних цінах) підприємств (транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність та телекомунікації), млн грн

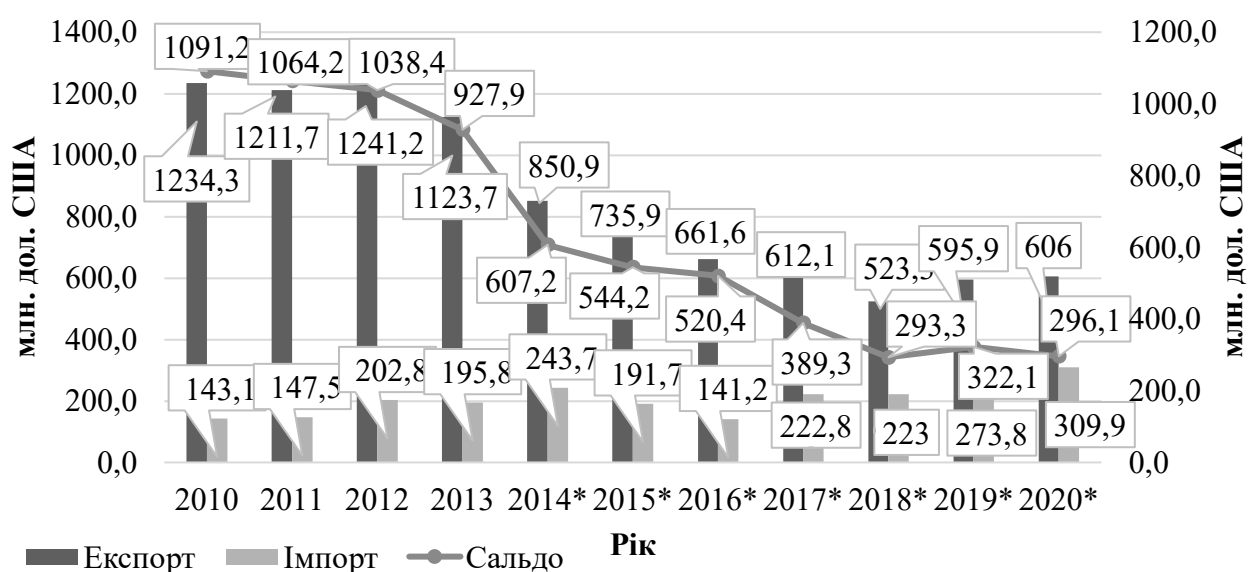
Джерело: складено автором на основі [269]

Наступним досліджуваним економічним показником морської транспортної інфраструктури України є експорт та імпорт послуг морської транспортної інфраструктури (послуги пасажирського та вантажного морського транспорту, транспортно-експедиційні послуги, послуги, пов'язані з забезпеченням морської транспортної інфраструктури, послуги агентування та фрахтування морського флоту) (рис. 2.14).

На міжнародному ринку морських транспортних послуг існує потенційна загроза втрати Україною частини ринку та перетворення її від провідного експортера до імпортера цих послуг. Про це свідчить структура експортно-імпоротної діяльності у сукупності надання морських транспортних послуг в Україні, яка постійно погіршується.

За період 2010 – 2020 рр. експорт морських транспортних послуг скоротився більше ніж у 2 рази, тобто на 49,1%. Найбільший обсяг експорту морських транспортних послуг було зафіксовано у 2012 р. – 1241,2 млн дол. США. У 2014 р. відбулося різке скорочення експорту на 24,3% до 850,9 млн

дол. США відносно попереднього року. Скорочення здебільшого відбулося через нестабільну економічну та політичну ситуацію в Україні [269].



Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Рис. 2.14. Експорт-імпорт послуг морської транспортної інфраструктури України, млн. дол. США

Джерело: складено автором на основі [269]

У період 2015 – 2018 рр. середньорічний темп падіння обсягів експорту морських транспортних послуг Україні склав 11,4%. Так, за період 2010 – 2020 роки Україна втратила 628,3 млн. доларів США експортних надходжень від надання морських транспортних послуг. Обсяг імпорту морських транспортних послуг Україною в період 2010 – 2020 рр. збільшився на 116,6% до 309,9 млн дол. США. У 2014 р. відбулося збільшення імпорту морських транспортних послуг і становив 243,7 млн дол. США, але вже у період 2015 – 2016 рр. обсяг імпорту морських транспортних послуг скоротився й у 2016 р. та склав 141,2 млн дол. США, проте у 2020 р. даний показник збільшився досягнувши максимального значення за аналізований період і становив 309,9 млн дол. США. За весь проаналізований період 2010 – 2020 рр. сальдо морських транспортних послуг є позитивним, але цей показник скоротився майже у 4 рази й у 2020 році становив лише 296,1 млн дол. США.

Проаналізувавши основні показники вітчизняної морської транспортної інфраструктури, необхідно розглянути її конкурентні переваги. Так у «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року» [260] зазначаються основні конкурентні переваги морської транспортної інфраструктури України, а саме [260]:

1. Сприятливе географічне розташування морських портів та морських інфраструктурних об'єктів на перетині міжнародних транспортних коридорів для забезпечення транзиту до країн Європи, Азії та Близького Сходу (із пропускнуою здатністю близько 100 млн тонн на рік).

2. Близькість морських портів до центрів споживання та виробництва продукції і формування масових (сипучих) вантажів.

3. Наявність вільних земельних ділянок та штучних територій в межах акваторії для перспективного розвитку морської транспортної інфраструктури.

4. Наявність глибоководних підходів та достатня потужність для обробки та зберігання широкого асортименту товарів у режимах експорту, імпорту, транзиту та каботажу.

5. Наявність транспортних вузлів у морських портах, які забезпечують формуванню мультимодальних перевезень, тобто можливість перевантаження на/з усіх видів транспортної інфраструктури – трубопровідний, автомобільний, залізничний, річковий.

6. Можливість трансшипменту (режим перевалки контейнерних вантажів і спрощений порядок їх митного оформлення, в рамках якого контейнер, не покидаючи територію морського порту, перевантажується з одного судна на інше і йде в інший порт) для перевезення вантажів по р. Дунай з/до європейських країн.

7. Наявність нормативно-правової бази, що забезпечує можливість залучення приватних інвестицій для розвитку морської транспортної інфраструктури України та державних інвестицій у проекти стосовно створення сприятливих умов для розвитку суб'єктів господарювання морської транспортної інфраструктури.

8. Наявність спеціалізованих установ для підготовки та перепідготовки висококваліфікованих спеціалістів та працівників портової галузі.

Провівши аналіз показників та визначивши конкурентні переваги, які визначають конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури на національному рівні можливо перейти до другого етапу – аналізу конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури з огляду на міжнародний аспект. Зважаючи на тему дослідження для аналізу конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції була здійснена вибірка країн Європи, які мають вихід до моря. Так до цього списку потрапило 23 країни: Бельгія, Болгарія, Велика Британія, Греція, Данія, Естонія, Іспанія, Італія, Ірландія, Кіпр, Латвія, Литва, Мальта, Нідерланди, Німеччина, Португалія, Польща, Румунія, Словенія, Фінляндія, Франція, Хорватія та Швеція.

Одним з головних показників конкурентоспроможності країни загалом та окремих її структур є «Індекс глобальної конкурентоспроможності» (The Global Competitiveness Index). Щорічно Всесвітній економічний форум (WEF) складає «Індекс конкурентоспроможності» і одним із показників цього індексу є «ефективність послуг морських портів» [276].

Оцінка «ефективність послуг морських портів» варіюється від 1 (портова інфраструктура вважається вкрай нерозвиненою) до 7 (портова інфраструктура вважається ефективною за міжнародними стандартами). Показник «ефективність послуг морських портів» вимірює оцінку частоти, пунктуальності, швидкості та вартості послуг в морських портах. Вибірка проводиться відповідно до подвійної стратифікації залежно від розміру компанії та сектору діяльності [276].

Країни Європи у більшості мають позитивну динаміку щодо покращення конкурентоспроможності та підвищення ефективності послуг морських портів. Однак, найбільше зменшення показника ефективності послуг морських портів спостерігається в країнах – Кіпр (-25 позицій), Німеччина (-13 позицій), Словенія (- 11 позицій), Франція та Швеція, які втратили 8 позицій. Лідерами

за показником «індекс глобальної конкурентоспроможності» серед країн Європи за 2010 – 2019 рр. є Нідерланди, Німеччина та Велика Британія, а за показником «ефективність послуг морських портів» – Нідерланди, Фінляндія та Данія (додаток К, табл. К.1).

Щодо України, то аналізуючи «індекс конкурентоспроможності» за 2010 – 2019 рр. можна зробити висновок, що Україна займає низькі позиції. Стосовно динаміки показника «ефективність послуг морських портів» Україна за останні 10 років мала тенденцію до збільшення тільки у 2010 – 2012 рр. Починаючи з 2012 р. спостерігається спад показника, так у 2015 р. вона має лише 3,2 бала з 7 можливих, це обумовлено тим, що портові тарифи в Україні є складними та набагато вищими, ніж в портах-конкурентах інших чорноморських країн. Також, ще одним негативним фактором є те, що лише 25% грошових коштів, отриманих морським портом, можна реінвестувати, тобто використовувати для його розвитку, а 75% прибутку в обов'язковому порядку спрямовано на дивіденди власнику, яким виступає держава. Така схема позначається на постійному збільшенні ступеня зносу портової інфраструктури. Як підсумок, українські порти починають програвати європейським і американським за швидкістю обслуговування і рівнем цін [261]. У 2017 році почалася реалізація нового інвестиційного проекту, який виконує реконструкційні та днопоглиблювальні роботи, відкриття декількох нових перевантажувальних комплексів і в результаті цього показник «ефективність послуг морських портів» покращився й Україна у 2018 році піднялася на 16 позицій відносно попереднього року і посіла 77 місце серед 139 країн світу з оцінкою 3,8. У 2019 році ситуація погіршилася, так оцінка склала лише 3,0.

Ще одним з найвідоміших показників є «Індекс обслуговування лінійним судноплавством» (ІОЛС), який розраховується органом Генеральної асамблеї ООН – ЮНКТАД. Насамперед лінійне судноплавство являє собою глобальну морську транспортну мережу, що забезпечує перевезення основного обсягу вантажів промислової продукції в міжнародній торгівлі. ІОЛС покликаний продемонструвати наскільки добре та або інша країна співпрацює

з закордонними ринками через мережу лінійних морських перевезень. Даний показник складається з п'яти компонентів, кожен з яких вважається можливим індикатором доступу країни до глобальної мережі лінійного судноплавства [162] (додаток К, табл. К.2).

Лідерами серед країн Європи у 2021 р. за індексом обслуговування лінійним судноплавством є такі країни, як Нідерланди (7 місце з показником 91,29), Іспанія (8 місце – 90,76), Велика Британія (9 місце – 90,21), Бельгія (10 місце – 87,91) та Німеччина (12 місце – 84,43). Аутсайдерами даного індексу є – Болгарія (121 місце – 7,79), Латвія (99 місце – 9,72), Естонія (95 місце – 10,44), Ірландія (88 місце – 12,46) та Фінляндія (83 місце – 14,9).

Стосовно України можливо відзначити, що з 2010 р. по 2015 р. даний показник мав тенденцію до збільшення, у 2015 р. Україна посіла 49 місце зі 176 країн з індексом 27,5. Незважаючи на те, що починаючи з 2016 р. і до 2021 р. показник індексу майже не змінювався і залишався у діапазоні 28,43 – 26,34, проте місце України у рейтингу погіршилося, так у 2021 р. Україна опинилася на 64 місці зі 180 країн, що на 15 позицій менше ніж у 2015 р. Найближчими країнами Європи до України за індексом обслуговування лінійним судноплавством є Хорватія (57 місце з показником 33,57), Румунія (66 місце – 26,63) та Литва (75 місце – 18,8) [267].

Обсяг вантажів, що проходять через контейнерні порти, багато в чому визначаються станом світової економіки та рівнем світового попиту, включаючи рівень інвестицій, виробництва й споживання. Перевалочні операції займають значне місце в роботі контейнерних портів, чому сприяють, зокрема, «віялові схеми» організації контейнерних перевезень і збільшення флоту великих контейнеровозів [277, с. 5].

Зростання вантажообігу портів відображає пожвавлення світової економіки та пов'язане з цим збільшення торговельних потоків. Вантажообіг контейнерних портів Європи за 2010 – 2020 рр. збільшився на 31,1% [267] (додаток К, табл. К.3).

Контейнерні перевезення у європейському регіоні склали 16% від загальної кількості перевезених контейнерів у світі [267]. Безумовним лідером за кількістю оброблених контейнерів є Німеччина, так за 2010 – 2020 рр. даний показник збільшився на 22,5% та склав 18,0 млн. TEU у 2020 р.. Це обумовлено тим, що Німеччина володіє найбільшим контейнерним флотом, на частку якого припадає 20,22% світового флоту контейнеровозів [267]. Наступною за кількістю оброблених контейнерів є Іспанія, яка у 2020 р. збільшила перевалку контейнерів на 37,8% відносно 2010 р. (17,4 млн. TEU). Трійку лідерів з обробки контейнерного вантажу замикають Нідерланди, так за період 2010 – 2020 рр. обсяг перевалки контейнерів поступово збільшувався, хоча у 2020 р. спостерігався спад та становив 14,5 млн. TEU, що на 26,2% більше ніж у 2010 р. Найбільш різке збільшення кількості оброблених контейнерів продемонстрували: Греція (у 2020 р. збільшення відбулося на 406,2% відносно 2010 р.), Польща (+175,6%), Хорватія (+153,5%) та Литва (+116,9%).

Україна демонструє позитивну тенденцію до збільшення кількості оброблених контейнерів у морських портах, так у 2020 р. даний показник становив 1,03 млн. TEU, а це на 47,9% більше відносно 2010 р. Спад за кількістю оброблених контейнерів за 2010 – 2020 рр. продемонстрували Мальта та Франція на 0,4% та 2,1% відповідно. Найменшу кількість оброблених контейнерів за 2020 р. встановили наступні країни: Естонія (0,21 млн. TEU), Болгарія (0,25 млн. TEU), Хорватія (0,35 млн. TEU) та Кіпр (0,36 млн. TEU).

Для формування більш чіткої уяви про місце морської транспортної інфраструктури України у світі варто проаналізувати вантажообіг морських торговельних портів (внутрішнього та закордонного сполучення) країн Європи та кількість перевезених пасажирів (додаток К, табл. К.4).

Лідерами за кількістю обробленого вантажу морськими торговельними портами у 2020 р. є Нідерланди (557,6 млн т.), Італія (469,6 млн т.), Іспанія (455,5 млн т.), Велика Британія (438,9 млн т.), Німеччина (275,7 млн т.) та Франція (274,5 млн т.), але за 2010 – 2020 рр. Велика Британія та Франція продемонстрували зменшення кількості обробленого вантажу на 14,3% та

13,2% відповідно. Найменше у 2020 р. оброблено вантажу наступними країнами: Мальта (5,7 млн т.), Кіпр (7,5 млн т.), Словенія (18,3 млн т.), Хорватія (21,4 млн т.) та Болгарія (25,3млн т.).

Наступним показником, що характеризує морську транспортну інфраструктуру є кількість перевезених пасажирів.

Найбільшу кількість пасажирів морським транспортом у 2020 р. перевозила Італія (55 147 тис. осіб) та Греція (40 895 тис. осіб), це обумовлено тим, що як Греція, так і Італія мають достатньо велику кількість островів, тому в цих країнах дуже розвинута морська пасажирська інфраструктура. Проте у цих країнах у 2020 р. спостерігався спад кількості перевезених пасажирів на 37,1% в Італії та на 52,6% у Греції відносно 2010 р.. Ще одним із лідерів з пасажиропотоку є Данія, середньооблікова кількість пасажиропотоку за 2010 – 2020 рр. склала 41,1 млн осіб на рік. Кількість перевезених пасажирів морським транспортом за період 2010 – 2020 рр. збільшилася у таких європейських країнах, як Болгарія на 200%, Литва – 22,7% та Португалія – 20,7%. Найбільших втрат за кількістю перевезених пасажирів продемонстрували наступні країни: Словенія – 100%, Україна – 99,2%, Кіпр – 95,3, Бельгія – 91,7 та Ірландія – 73,7% (додаток К, табл. К.5).

Проаналізувавши основні показники конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та країн Європи застосуємо методіку кластерного аналізу, засновану на об'єднанні об'єктів (країн Європи та України) в групи. Це дасть можливість побудувати науково обґрунтовану класифікацію та розподілити багатовимірні набори вхідних даних на однорідні групи так, щоб об'єкти всередині групи були подібними між собою за декількома критерієм, а об'єкти із різних груп відрізнялись один від одного. Підхід надасть можливість ранжувати країни за рівнем конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури та визначити пріоритети розвитку морської транспортної інфраструктури України. Тобто кластерний аналіз дозволить визначити конкурентне становище морської

транспортної інфраструктури кожної країни, а також визначити характеристику окремої групи країн.

Здійснено оцінку конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України щодо інших країн на основі розрахунку евклідової відстані як індикатора схожості або несхожості об'єктів за формулою 2.1:

$$d_{ij}^E = \sqrt{\sum_{k=1}^m (x_{ik} - x_{jk})^2} \quad (2.1)$$

де d_{ij}^E – евклідова відстань,

x_{ik} – значення k -ої ознаки в i -му об'єкті,

x_{jk} – нормативне (стандартизоване) значення k -ої ознаки в j -му об'єкті.

Чим більше розраховане значення евклідової відстані, тим більше між собою несхожими є об'єкти, тим більше розрив між ними, і, навпаки, чим менше евклідова відстань, тим більше близьким за рівнем конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури між собою є об'єкти, тим менше розрив між ними. У якості об'єктів вибірки кластерного аналізу виступають 23 європейські країни та Україна, параметрами за якими здійснено групування виступають: індекс глобальної конкурентоспроможності, ефективність послуг морських портів, індекс обслуговування лінійним судноплавством, кількість обробленого вантажу морськими торговельними портами, пропускна здатність контейнерного порту та кількість перевезених пасажирів морським транспортом. Дані параметри було обрано для кластеризації оскільки інтегрального показника, що відображає стан морської транспортної інфраструктури, не існує. Вищезазначені показники є більш репрезентативними та авторитетними інтегральними показниками конкурентного морської транспортної інфраструктури країн.

Вихідні статистичні дані, для проведення кластерного аналізу конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури наведено у додатку Л (табл. Л.1. – Л. 13)

Попереднє нормування вихідних даних з метою усунення розбіжностей в одиницях виміру показників здійснено за формулою 2.2:

$$Z = \frac{(x - \mu)}{\sigma} \quad (2.2)$$

де Z – значення стандартного нормованого розподілу,

x – значення вихідного розподілу,

μ – середнє значення вихідного розподілу,

σ – стандартне відхилення вихідного розподілу.

Розрахункові значення нормованих даних наведено у додатку К, табл. К.2.

За допомогою прикладного програмного продукту «STATISTICA 10.0» побудовано дендрограму ієрархічного агломеративного групування конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури (рис. 2.15).

При виборі алгоритму диференціювання морської транспортної інфраструктури застосовано метод Уорда (ієрархічна кластеризація). Даний метод полягає у послідовному злитті пар кластерів в один, працює при любій кількості кластерів та мінімізує сумарне квадратичне відхилення.

До першої групи увійшло 6 країн (Бельгія, Велика Британія, Франція, Іспанія, Німеччина, Нідерланди), до другої – 3 країни (Данія, Швеція, Фінляндія), до третьої – 2 країни (Греція, Італія), до четвертої – 9 країни (Естонія, Ірландія, Латвія, Литва, Мальта, Португалія, Польща, Словенія, Хорватія), до п'ятої – 4 країни (Болгарія, Кіпр, Румунія, Україна).

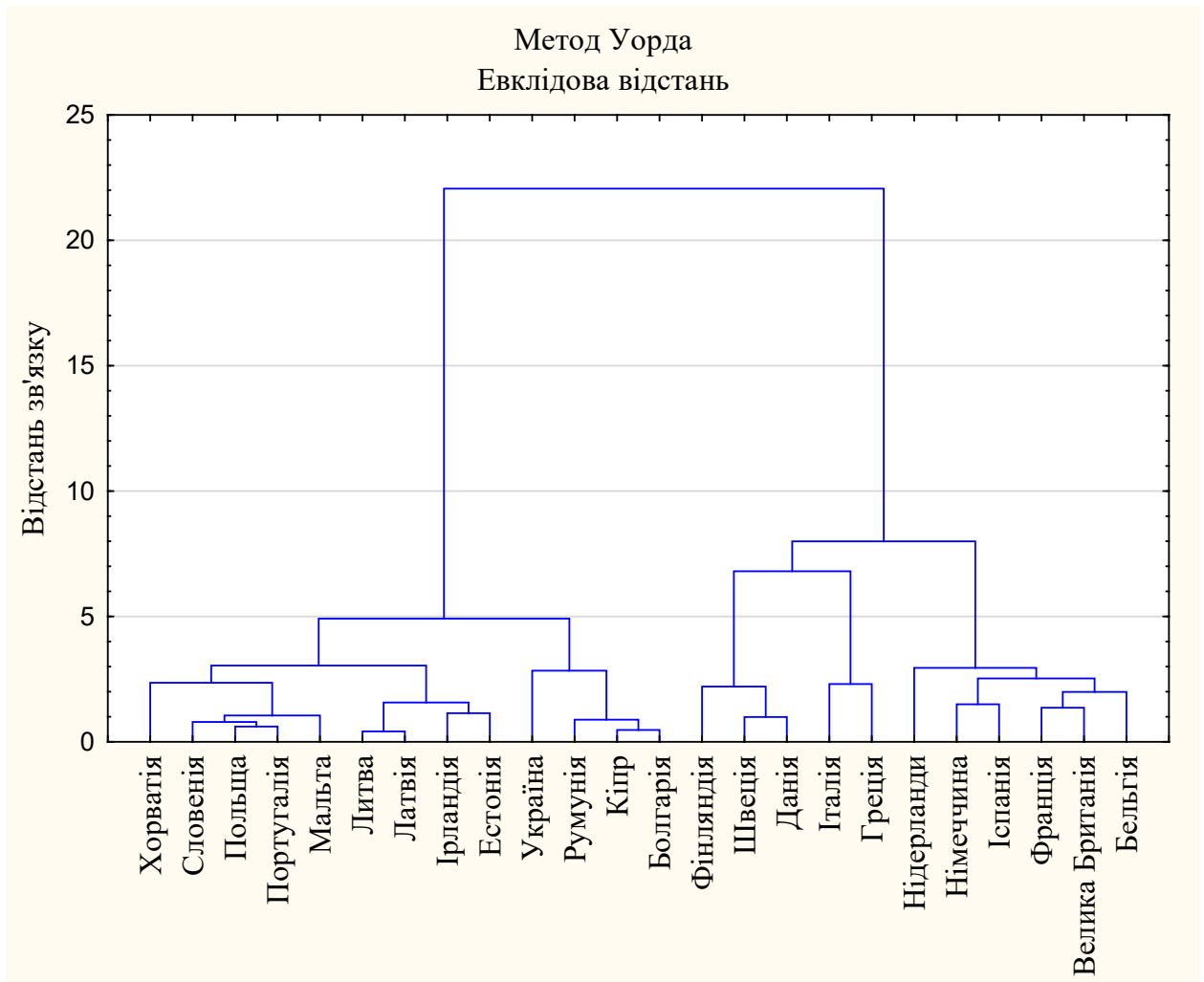


Рис. 2.15. Дендрограма ієрархічного агломеративного групування конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країн Європи
Джерело: складено автором

Дані групи умовно можуть бути визначені як: «найрозвинутіша МТІ» – перша група (країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності); «добре розвинута МТІ» – друга група (країни із високим рівнем конкурентоспроможності); «розвинута МТІ» – третя група (країни із середнім рівнем конкурентоспроможності); «помірно розвинута МТІ» – четверта група (країни із задовільним рівнем конкурентоспроможності) та «слабо розвинута МТІ» – п'ята група (країни із низьким рівнем конкурентоспроможності) (табл. 2.3).

Стратегічними орієнтирами розвитку морської транспортної інфраструктури України є країни-лідери за рівнем конкурентоспроможності

морської транспортної інфраструктури: Нідерланди, Німеччина, Іспанія, Велика Британія, Франція, Бельгія, оскільки за 2016 – 2020 рр. ця група європейських країн є незмінним лідером. Досвід розвитку морської транспортної інфраструктури саме цих країн становить найбільший стратегічний інтерес для України в умовах євроінтеграції (Додаток Л).

Таблиця 2.3

Характеристика групування країн Європи за рівнем конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури (2020 р.)

Група	Рівень конкурентоспроможності МТІ	Характеристика групи	Країни
1	2	3	4
1 група – Найрозвинутіша морська транспортна інфраструктура (6 країн)	Країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності	У даній групі були зафіксовані найвищі показники такі, як: індекс обслуговування лінійним судноплавством, середнє значення якого складає 85,8 (max – 89,12, min – 75,95); кількість обробленого вантажу, середнє значення – 410,8 млн. т (max – 604,5, min – 270,3); пропускна здатність контейнерного порту, середнє значення – 15,2 млн. TEU (max – 19,6, min – 11,7).	Бельгія, Велика Британія, Франція, Іспанія, Німеччина, Нідерланди
2 група – Добре розвинута морська транспортна інфраструктура (3 країни)	Країни із високим рівнем конкурентоспроможності	У даній групі були зафіксовані найвищі показники такі, як: глобальний індекс конкурентоспроможності, середнє значення – 80,9 (max – 81,7, min – 80,3); ефективність послуг морських портів, середнє значення – 5,8 (max – 6,2, min – 5,5). У одному діапазоні знаходився показник пропускна здатність контейнерного порту, середнє значення – 1,6 млн. TEU (max – 1,7, min – 1,6).	Данія, Швеція, Фінляндія
3 група – Розвинута морська транспортна інфраструктура (2 країни)	Країни із середнім рівнем конкурентоспроможності	У даній групі був зафіксований найвищий показник такий, як: кількість перевезених пасажирів, середнє значення – 52,6 млн. осіб (max – 85,4, min – 32,7). Доволі низький показник ефективність послуг морських портів, середнє значення – 4,5 (max – 4,6, min – 4,5).	Греція, Італія

Продовження таблиці 2.3

1	2	3	4
4 група – Помірно розвинута морська транспортна інфраструктура (9 країни)	Країни із задовільним рівнем конкуренто- спроможності	У даній групі були зафіксовані доволі високі показники, які знаходилися в одному діапазоні такі, як: глобальний індекс конкурентоспроможності, середнє значення – 69,2 (max – 70,2, min – 68,2); пропускна здатність контейнерного порту, середнє значення – 3,1 млн. TEU (max – 3,3, min – 2,8). Доволі низькі показники такі, як: кількість обробленого вантажу, середнє значення – 51,3 млн. т (max – 62,7, min – 35,9); індекс обслуговування лінійним судноплавством, середнє значення якого складає 12,3 (max – 20,26, min – 8,25).	Естонія, Ірландія, Латвія, Литва, Мальта, Португалія, Польща, Словенія, Хорватія
5 група – Слабо розвинута морська транспортна інфраструктура (4 країни)	Країни із низьким рівнем конкуренто- спроможності	У даному кластері були зафіксовані низькі показники такі, як: глобальний індекс конкурентоспроможності, середнє значення – 62,4 (max – 65,6, min – 57); ефективність послуг морських портів, середнє значення – 4,0 (max – 4,2, min – 3,8); кількість перевезених пасажирів, середнє значення – 26 тис. осіб (max – 71,9, min – 1).	Болгарія, Кіпр, Румунія, Україна

Джерело: складено автором

Відносно інших країн, варто зазначити, що свої позиції покращила Польща, яка з 5 групи (слабо розвинутої МТІ) у 2016 р. перейшла до 4 групи (помірна розвинута МТІ) у 2020 р. Проте такі країни, як Болгарія, Кіпр, Естонія, Ірландія та Хорватія за аналізований період 2016 – 2020 рр. мали нестабільні позиції. Так Болгарія та Кіпр у 2016 р. знаходилися у 4 групі, у 2017 р. – 5 групі, у 2018 р. – 4 групі, а у 2019 р. та 2020р. – 5 групі. Естонія та Ірландія у 2016 р. знаходилися у 4 групі, у 2017 р. покращили свої позиції і опинилися у 2 групі, а вже за період 2018 – 2020 рр. знов опинилися у 4 групі.

Стосовно України, то за 2016 – 2020 рр. ситуація залишалася не змінною і України знаходилася у 5 групі, що характеризується слабо розвинутою МТІ.

Проведений кластерний аналіз морської транспортної інфраструктури на підставі групування за показниками функціонування суб'єктів морської

транспортної інфраструктури має стати базисом національної стратегії та концепцій розвитку морської транспортної інфраструктури України, спрямованих на забезпечення підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції.

Морська транспортна інфраструктура України втрачає свій вантажопотік. Обсяги експорту та імпорту в Україні знижуються через економічні проблеми. Порти є частиною української економіки, тому саме вони страждають від падіння зовнішньої торгівлі. Вантажі, які доводиться перевалювати портам – це здебільшого сировина: зерно, вугілля, металопродукт. Оскільки ці галузі, а особливо металургія, зменшили обсяг виробництва, знизилася перевезення і перевалювання вантажів. Зменшився і транзит, оскільки Україна не змогла використати свої географічні й логістичні переваги. Частина транзитних вантажів, які раніше переробляла Україна відійшла в інші країни. Втрата транзитних потоків також пов'язана і з ускладненням відносин з Російською Федерацією. Тому для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України необхідно сформулювати більш адекватний інструментарій реалізації політики реформування галузі шляхом залучення приватних інвесторів та трансформування ролі держави від оперативного менеджменту до стратегічного управління і комплексного планування розвитку системи управління морською транспортною інфраструктурою.

Визначені результати аналізу морської транспортної інфраструктури України та країн Європи сприятимуть обґрунтуванню напрямів розвитку морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції, визначенню впливу факторів на рівень конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни та формуванню цільових напрямів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

2.3 Оцінка конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни

Важливим етапом для розробки стратегічних напрямів щодо покращення конкурентних позицій морської транспортної інфраструктури є оцінка конкурентоспроможності, ця оцінка надасть можливість максимального удосконалення діяльності та виявлення прихованих потенційних можливостей морської транспортної інфраструктури для успішного її функціонування на ринку транспортних послуг.

При оцінці конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, варто застосовувати ряд методів, які мають забезпечити максимальну відповідність отриманих результатів реальному стану розподілу конкурентних сил та дозволити визначити конкурентоспроможність галузі з урахуванням достатньої кількості факторів. Основні групи методів оцінки конкурентоспроможності галузі узагальнено у додатку М (табл. М.1).

Кожен окремий метод оцінки конкурентоспроможності має переваги та недоліки, а також спеціальний набір факторів та змінних. Найчастіше науковцями використовують такі методи оцінки, як матричні, метод експертних оцінок та комплексний підхід. Усю сукупність методів оцінки управління конкурентоспроможності галуззю також можна поділити на якісні, кількісні, спеціальні та комплексні.

Якісні методи оцінювання мають низький ступінь математичної формалізації, для яких характерна складність реалізації та дискретна оцінка. Вони не надають можливості реалізувати оцінку конкурентоспроможності у процесі аналізу та формулювання пріоритетних напрямів для посилення конкурентних позицій на ринку [283].

Кількісні методи дозволяють оцінити реальні можливості комерційного суб'єкта у конкурентній боротьбі за привабливі стратегічні сфери господарювання та прийняти збалансовані стратегічні управлінські рішення [284, с. 18].

Спеціальні методи дозволяють оцінити конкурентоспроможність об'єкта у певних аспектах його діяльності: виробничий, інноваційний, маркетинговий, фінансовий тощо. Комплексні методи ґрунтуються на інтегрованому підході до оцінки конкурентоспроможності [285, с. 57].

Встановлено, що найбільш релевантними методами оцінки конкурентоспроможності, є методи, які базуються на комплексному підході, через те, що вони спрямовані на аналіз повного діапазону параметрів функціонування. Також, деякі дослідники [286, с. 65; 287, с. 227; 288, с. 602] зазначають, що комплексні методи оцінки конкурентоспроможності направлені на аналіз великого діапазону найважливіших параметрів діяльності суб'єкта господарювання. Пріоритетом таких методів є отримання достовірної та більш точної інформації про конкурентоспроможність суб'єкта та його переваги.

Доцільність використання комплексного методу для оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури обумовлена тим, що морська транспортна інфраструктура – це складна система, розвиток якої залежить від характеру та інтенсивності різних економічних процесів, впливу багатьох факторів. Для адекватної оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури необхідно застосувати повний набір показників, які можуть характеризувати ступінь конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури та враховувати усі найважливіші аспекти її діяльності. У зв'язку з цим необхідно зазначити, що для оцінювання на конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури нами побудовано інтегральний показник, який є результатом агрегації параметрів діяльності морської транспортної інфраструктури.

У підрозділі 1.4 дисертаційного дослідження було встановлено, що основними факторами забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є: зовнішні та внутрішні, базисні та похідні, загальні та спеціальні. В рамках нашого дослідження до обчислення інтегрованого показника було включено перелічені фактори, які можна кількісно оцінити. Так, зовнішні фактори більш повно характеризує

комплексний показник «Індекс глобальної конкурентоспроможності», оскільки до нього входять такі індекси, як [276]:

1. Економічна стабільність, розмір ринку, товарний ринок, фінансова система та динаміка бізнесу, що характеризують економічні фактори.

2. Діяльність державного сектору та майбутня орієнтація влади – політичні фактори.

3. Система стримувань і противаг (бюджетна прозорість, судова незалежність, ефективність правової бази), корпоративне управління, прозорість та права власності – правові фактори.

4. Соціальний капітал, безпека, здоров'я, робоча сила, ринок праці та комунальна інфраструктура – соціальні фактори.

5. Інноваційні можливості та впровадження інформаційно-комунікаційних технологій – технологічне та інформаційне забезпечення (загальні фактори).

6. Екологічний детермінант більш повно окреслює «Індекс результативності екологічної діяльності», який окреслює стан навколишнього середовища і життєздатність екосистем.

Наступною групою факторів є базисні:

1. Природо-кліматичні умови – необхідно використати показник «довжина берегової лінії», який є важливою складовою розвитку судноплавства та морської транспортної інфраструктури загалом.

2. Соціально-демографічні – показник «кількість зайнятого населення», що демонструє потенціал працевлаштування у морську транспортну інфраструктуру.

Стосовно похідних факторів, відзначимо, що для оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури потрібно обрати:

1. Показник «витрати на НДДКР у ВВП», який характеризує «дослідницькі та структурні досягнення» в країні.

2. Показник «кількість підприємств сфери послуг, пов'язаних із морськими перевезеннями» – конкурентні умови для провадження господарської діяльності та надання морських транспортних послуг (конкурентні умови для надання МТП).

Наступними та одними з основних факторів є внутрішні, оскільки вони безпосередньо характеризують морську транспортну інфраструктуру держави:

1. Трудові фактори (внутрішні) – «оборот на одного працівника морського транспорту» та «середньооблікова кількість працівників» у сфері морської транспортної інфраструктури.

2. Техніко-технологічні – показники «кількість судів» та «дедвейт», що показують повну вантажопідйомність торговельного флоту країни.

3. Сервісно-виробничі – показники «кількість переробленого вантажу» та «кількість перевезених пасажирів» морською транспортною інфраструктурою.

Проаналізувавши морську транспортну інфраструктуру України та країн Європи (підрозділ 2.2), на підставі кластерного аналізу було визначено, що стратегічними орієнтирами розвитку морської транспортної інфраструктури України є країни-лідери: Нідерланди, Німеччина, Іспанія, Велика Британія, Франція, Бельгія. Саме тому для оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури за допомогою комплексного показника обрано зазначену групу країн (табл. 2.8).

У зв'язку з тим, що показники представлені в абсолютних величинах та мають різні одиниці вимірювання, наступним кроком оцінювання є процедура стандартизації. Це потрібно для адекватного застосування математичних методів та для того, щоб встановити відповідність між кількісними значеннями.

На основі вихідних даних у таблиці 2.8 проведено нормалізацію показників за роками та розраховано стандартизовані коефіцієнти. Так індекс критеріїв визначається як стандартизована за максимальним значенням сума індексів показників, що обчислюється за формулою [289, с. 146]:

$$I_i^j = \frac{p_i}{p_i^{max}}, \quad (2.3)$$

де I_i^j – індекс j -го показника i -го року;

p_i – індекс показника j -го показника i -го року;

p_i^{max} – максимальне значення індексу показника j -ї показника i -го року.

Наступним етапом проведення оцінки є розрахунок коефіцієнтів вагомості обраних показників. Для цього було розраховано сумарний ранг j -го показника i -х років за формулою:

$$S = \sum_{i=1}^m I_i^j \quad (2.4)$$

де j_i – окремий показник за кожним фактором,

m – рік.

Після обчислення сумарного рангу розраховано загальний сумарний ранг j -х показників для визначення коефіцієнта вагомості факторів за формулою 2.5 та результати розрахунку представлено у таблиці 2.9.

$$k = \frac{S_i}{\sum_{i=1}^n S_i} \quad (2.5)$$

де k – коефіцієнт вагомості показників,

S_i – сумарний ранг i -го показника,

n – кількість показників.

Таблиця 2.8

Показники конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури за 2016 – 2020 рр.

Похідні	Базисні		Зовнішні		Країна	Фактори
	Природо-кліматичні умови	Соціально-демографічні	Екологічні	Економічні, правові, політичні, соціальні, технологічні		
$S_{\text{випр.НДКР/ВП}}$	$L_{\text{берег.ліні.}}$	$N_{\text{зайн.}}$	ІРЕД	ІГК*	Показник	1
2,4	2 782	16 276,9	49,01	4,14	2016р.	2
2,1	2 782	16 156,4	79,69	4,03	2017р.	4
1,7	2 782	16 360,9	79,69	4	2018р.	5
1,6	2 782	16 578,3	52,87	4,11	2019р.	6
1,4	2 782	15 915,3	49,5	3,99	2020р.	7
18,7	451	8 403	77,75	5,45	2016р.	8
19,5	451	8 579	82,03	5,5	2017р.	9
19,6	451	8 774	82,03	5,57	2018р.	10
20,4	451	8 953	75,46	5,66	2019р.	11
20,6	451	8 951	75,3	5,77	2020р.	12
116,9	2389	38 548	80,47	5,49	2016р.	13
124,4	2389	38 862	84,26	5,53	2017р.	14
128,3	2389	39 025	84,26	5,57	2018р.	15
132,1	2389	39 424	78,37	5,65	2019р.	16
125,1	2389	38 589	77,2	5,8	2020р.	17
19,9	4964	17 717	79,79	4,55	2016р.	18
20,8	4964	18 183	88,91	4,59	2017р.	19
21,9	4964	18 649	88,91	4,68	2018р.	20
22,5	4964	19 136	78,39	4,7	2019р.	21
22,5	4964	19 779	74,3	5,19	2020р.	22
45,7	3400	31 744	77,35	5,41	2016р.	23
46,9	3400	32 057	87,38	5,43	2017р.	24
48,4	3400	32 439	87,38	5,49	2018р.	25
50,6	3400	32 799	79,89	5,51	2019р.	26
51,5	3400	32 529	81,3	5,74	2020р.	27
61,1	3 427	26 055	71,05	5,08	2016р.	28
61,8	3 427	26 233	88,2	5,13	2017р.	29
62,9	3 427	26 441	88,2	5,2	2018р.	30
63,9	3 427	26 513	83,95	5,18	2019р.	31
63,3	3 427	26 402	80,0	5,46	2020р.	32
13,3	66,5	4 508	66,61	5,18	2016р.	33
14,3	66,5	4 550	80,15	5,2	2017р.	34
15,6	66,5	4 646	80,15	5,25	2018р.	35
17,6	66,5	4 708	77,38	5,23	2019р.	36
18,3	66,5	4 664	73,3	5,36	2020р.	37

Продовження таблиці 2.8

Внутрішні										Технічні		Похідні	
Виробничі			Трудові				Технічні		Похідні				
Р _{перевез.пас.}	С _{перероб.вант.}	μ _{ср.к.прац.}	W _{од.прац.}	DWT	N _{суд.}	Конкурентні умови для надання МПП							
25,5	144,6	2322	68,3	430	425	168							
30,3	131,7	2397	78,2	415	417	138							
28,6	132,6	2387	82,9	377	410	134							
71,9	135,2	2278	83,2	375	417	147							
52,6	159,1	2348	75,1	361	410	147							
1910	594,3	22085	378,1	8462	1233	5153							
1906	588,8	21456	408,4	7838	1209	5132							
1928	595,8	21228	469,2	7388	1212	5042							
1980	604,5	21227	462,7	7327	1233	5093							
967	557,6	20726	471,1	7047	1199	5135							
30087	295,9	31787	934,4	12538	639	2955							
30849	297,1	28672	1230,7	11275	628	2664							
30774	299,2	32734	1161,8	10523	622	2755							
30687	296,2	31731	1199,8	9937	629	1917							
16373	275,7	29540	1048,4	8533	609	1506							
24522	447	7298	266,5	1836	470	397							
26323	451,3	7861	261,6	1822	459	496							
27899	485,8	8699	266,5	1908	460	512							
32558	519,1	8194	292,8	1923	466	560							
14283	455,5	7267	255,5	1831	476	653							
27805	496,7	13546	588,4	38864	1564	1422							
26887	484	13754	1062,2	37313	1535	1394							
26336	481,8	14623	1267,2	40835	1547	1387							
26676	483,3	13300	1515,9	44040	1570	1397							
8271	438,9	13920	1215,5	36189	1301	1365							
26133	297,9	14998	927,7	6468	538	1962							
24514	292,2	17008	1088,9	6918	539	1962							
25093	302,8	18160	1141,3	7349	544	1636							
25732	308,6	18445	1198,9	7109	552	1697							
10445	274,5	17865	1159,9	7449	543	1778							
844	241,5	1896	1430,6	8334	188	452							
1118	253,5	1687	1467,0	7967	184	450							
1270	257,8	1977	1601,7	8506	184	528							
1127	270,3	1697	1808,7	10190	192	488							
69	268,7	1233	2641,9	10051	198	569							

Примітка. ІГК* – Індекс глобальної конкурентоспроможності (данні за 2015 – 2019 рр.), ІРЕД – Індекс результативності екологічної діяльності, N_{зайн.} – кількість зайнятих (тис. осіб), L_{берег.лін.} – довжина берегової лінії (км), S_{витр.НДДКР/ВВП} – витрати на НДДКР у ВВП (млн. дол. США), N_{підпр.м.пер.} – кількість підприємств сфери послуг, пов'язаних із морськими перевезеннями (шт), N_{суд.} – кількість судів (од.), DWT – дедвейт (тис. тонн), μ_{ср.к.прац.} – середньооблікова кількість працівників (осіб), W_{од.прац.} – оборот на одного працівника морського транспорту (тис. євро), С_{перероб.вант.} – перероблено вантажу (млн. тонн), Р_{перевез.пас.} – перевезено пасажирів (тис. осіб).

Джерело: складено автором на основі [269; 276; 290 – 295]

Після проведених розрахунків визначено ваговий коефіцієнт за кожною групою показників, що впливає на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури (формула 2.6) та результати обчислення представлено у таблиці 2.10.

$$K = S_i * k_i \quad (2.6)$$

де K – ваговий коефіцієнт,

S_i – сумарний ранг i -го показника,

k_i – вагомність фактору.

На останньому етапі на підставі попередніх розрахунків запроваджено інтегральний показник конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, який являє собою суму вагових коефіцієнтів за кожною групою показників:

$$\Delta I_{KC} = \sum_{i=1}^n (S_i * k_i) \quad (2.7)$$

де ΔI_{KC} – інтегральний показник конкурентоспроможності МТІ,

S_i – сумарний ранг i -го показника,

k_i – вагомність фактору,

n – кількість показників.

Розрахунок інтегрального показника надає інформацію про рівень конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури з урахуванням усіх показників, що впливають. Основними перевагами інтегрального показника є те, що він синтезує вплив включених до аналізу показників; зводить проблему оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури до єдиного кількісного значення, що значно спрощує економічну інтерпретацію отриманих результатів.

Таблиця 2.9

Стандартизовані показники конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та країн Європи за 2016 – 2020 рр.

Країна	Фактори	Показник	Україна						Нідерланди						Німеччина						Іспанія						Велика Британія						Франція						Бельгія																																																																																																																																						
			2016р	2017р	2018р	2019р	2020р	с	2016р	2017р	2018р	2019р	2020р	с	2016р	2017р	2018р	2019р	2020р	с	2016р	2017р	2018р	2019р	2020р	с	2016р	2017р	2018р	2019р	2020р	с	2016р	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.	с	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.	с																																																																																																																																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44																																																																																																																																	
		ІРЕД	ІГК	0,55	0,55	0,9	0,9	0,59	3,49	0,87	0,87	0,92	0,92	0,85	4,43	0,91	0,91	0,95	0,95	0,88	1	4,6	0,9	0,88	4,68	0,87	0,87	0,98	0,98	0,9	0,99	4,6	0,8	0,8	0,99	0,99	0,94	4,52	0,75	0,75	0,9	0,9	0,87	4,17																																																																																																																																	
		Сума (S ₁)						6,98						9,25						8,76						9,36						9,01						8,69																																																																																																																																							
		Вагомість фактору(k ₁)						0,45						0,28						0,22						0,28						0,21						0,26						0,46																																																																																																																																	
		Базисні		N _{зайн.}		L _{берет.літ.}		0,41		0,40		0,41		0,42		0,40		2,04		0,09		0,21		0,09		0,22		0,09		0,22		0,09		0,23		0,09		0,23		1,11		0,98		0,48		0,99		0,48		0,99		0,48		0,99		1		0,48		0,98		2,4		4,94		1		0,45		0,46		1		0,47		1		0,49		1		0,50		2,37		0,68		0,81		0,68		0,81		0,68		0,82		0,68		0,83		0,68		0,83		3,4		4,1		0,69		0,66		0,69		0,67		0,69		0,67		0,69		0,67		0,69		0,67		3		3,34		0,01		0,11		0,01		0,12		0,01		0,12		0,01		0,12		0,01		0,12		0,01		0,12		0,01		0,12		0,01		0,12		0,01		0,12		0,05		0,59	
		Сума (S ₂)						5,04						1,56						7,34						7,37						7,5						6,34						0,64																																																																																																																																	
		Вагомість фактору(k ₂)						0,32						0,05						0,17						0,23						0,17						0,18						0,03																																																																																																																																	
		Похідні		N _{підпр.м.пер}		S _{выгр.НДДКР/ВВП}		0,03		0,02		0,03		0,02		0,03		0,01		0,03		0,01		0,08		1		0,12		0,12		0,13		0,13		0,14		4,95		0,64		0,57		0,78		0,52		0,83		0,53		0,87		0,37		0,91		0,29		1		2,28		4,39		0,08		0,15		0,15		0,1		0,17		0,52		0,77		0,28		0,32		0,27		0,33		0,27		0,35		0,27		0,36		0,26		0,38		1,35		1,74		0,38		0,44		0,38		0,46		0,32		0,47		0,33		0,48		0,35		0,49		1,76		2,34		0,09		0,09		0,1		0,1		0,11		0,11		0,49		0,49																															
		Сума (S ₃)						0,23						5,59						6,67						1,29						3,09						4,1						0,98																																																																																																																																	
		Вагомість фактору(k ₃)						0,01						0,17						0,16						0,04						0,02						0,12						0,05																																																																																																																																	

Продовження таблиці 2.9

1	Технічні		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44															
	DWT	N _{суд.}																																																									
Сума (S ₄)									1,37	4,74											3,32	1,68											9,51	2,52											1,52														
Вагомість фактору(k ₄)									0,09	0,14											0,08	0,05											0,22	0,07											0,08														
Трудові		W _{од.прац.}	0,11	0,12	0,11	0,07	0,08	0,35	0,65	0,65	0,65	0,62	0,63	3,26	0,97	0,88	1	0,97	0,9	0,78	4,23	0,22	0,53	0,27	0,25	0,22	1,2	0,41	0,42	0,45	0,41	0,43	2,12	0,46	0,52	0,55	0,56	0,55	2,64	0,06	0,05	0,06	0,05	0,04	0,26														
Р _{перевез.пас.}	С _{перероб.вантг.}																																																										
Сума (S ₅)									0,84	6,45											8,95	4,31											5,98	6,23											4,91														
Вагомість фактору(k ₅)									0,05	0,2											0,21	0,14											0,14	0,18											0,26														
Виробничі		0	0,24	0,24	0,22	0,22	0,22	1,14	0,06	0,98	0,97	0,99	1	0,06	0,95	0,3	4,89	0,95	0,5	0,91	0,49	0,95	0,49	0,95	0,49	1	0,8	0,44	0,86	4,14	0,86	0,83	0,82	0,83	0,8	0,81	0,8	0,82	4,17	0,82	0,8	0,49	0,49	0,48	0,5	0,79	0,51	3,93	2,47	0,03	0,39	0,4	0,03	0,42	0,04	0,43	0,03	0,45	2,09
Р _{перевез.пас.}	С _{перероб.вантг.}																																																										
Сума (S ₆)									1,14	5,19											7,16	8											8,22	6,4											2,25														
Вагомість фактору(k ₆)									0,07	0,16											0,17	0,25											0,19	0,18											0,12														
Загальний S									15,6	32,78											42,87	31,41											43,66	34,6											18,99														

Джерело: розраховано автором

За результатами проведених розрахунків можна зробити висновок, що при оцінці інтегрального показника конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури для України, Нідерландів, Німеччини, Іспанії та Бельгії найбільш впливовими є зовнішні фактори, окрім Великої Британії де найвпливовішим фактором є технічні. Трудові фактори мають більший вплив у таких країнах, як Нідерланди, Німеччина та Бельгія. В Іспанії наступними за впливовістю є виробничі фактори ($K=12,04$), у Великій Британії – зовнішні ($K=2,01$), у Франції – виробничі ($K=1,18$), у Бельгії – трудові ($K=1,27$) (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Оцінка інтегрального показника конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури за період 2016 – 2020 рр.

Фактори Показник Країна	Зовнішні		Базисні		Похідні		Технічні		Трудові		Виробничі		Оцінка інтегрального показника $\Delta I_{КС}$
	ІПК	ІРЕД	$N_{зайн.}$	$L_{берег.літ.}$	$S_{випр.НДДКР/ВВП}$	$N_{підпр.м.пер.}$	$N_{суд.}$	DWT	$W_{од.прац.}$	$\mu_{ср.к.прац.}$	$S_{перероб.вагт.}$	$P_{перевез.пас.}$	
Україна	3,14	1,61	0,002	0,12	0,04	0,08	4,99						
Ваговий коефіцієнт													
Нідерланди	2,59	0,08	0,95	0,66	1,29	0,83	6,4						
Ваговий коефіцієнт													
Німеччина	2,07	1,25	1,07	0,27	1,88	1,22	7,76						
Ваговий коефіцієнт													
Іспанія	2,44	1,73	0,05	0,09	0,6	2,04	6,94						
Ваговий коефіцієнт													
Велика Британія	2,01	1,29	0,22	2,07	0,82	1,55	7,95						
Ваговий коефіцієнт													
Франція	2,35	1,16	0,48	0,18	1,12	1,18	6,48						
Ваговий коефіцієнт													
Бельгія	3,98	0,02	0,05	0,12	1,27	0,27	5,71						
Ваговий коефіцієнт													

Джерело: розраховано автором

Лідерами за оцінкою інтегрального показника впливу факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури є – Велика Британія (7,95), Німеччина (7,76) та Іспанія (6,94) (рис. 2.16).

Стосовно України, то наступним після зовнішніх факторів за впливовістю на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури є базисні фактори ($K=1,61$). Оскільки Україна володіє відносно великими соціально-демографічними та природно-кліматичними ресурсами, то нашій державі з метою конкурентного розвитку необхідно зосередитися на покращенні внутрішніх факторах, адже наразі вони мають недостатнє високе значення для забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, так ваговий коефіцієнт технічних факторів дорівнює 0,12, трудових – 0,04 та виробничих – 0,08.

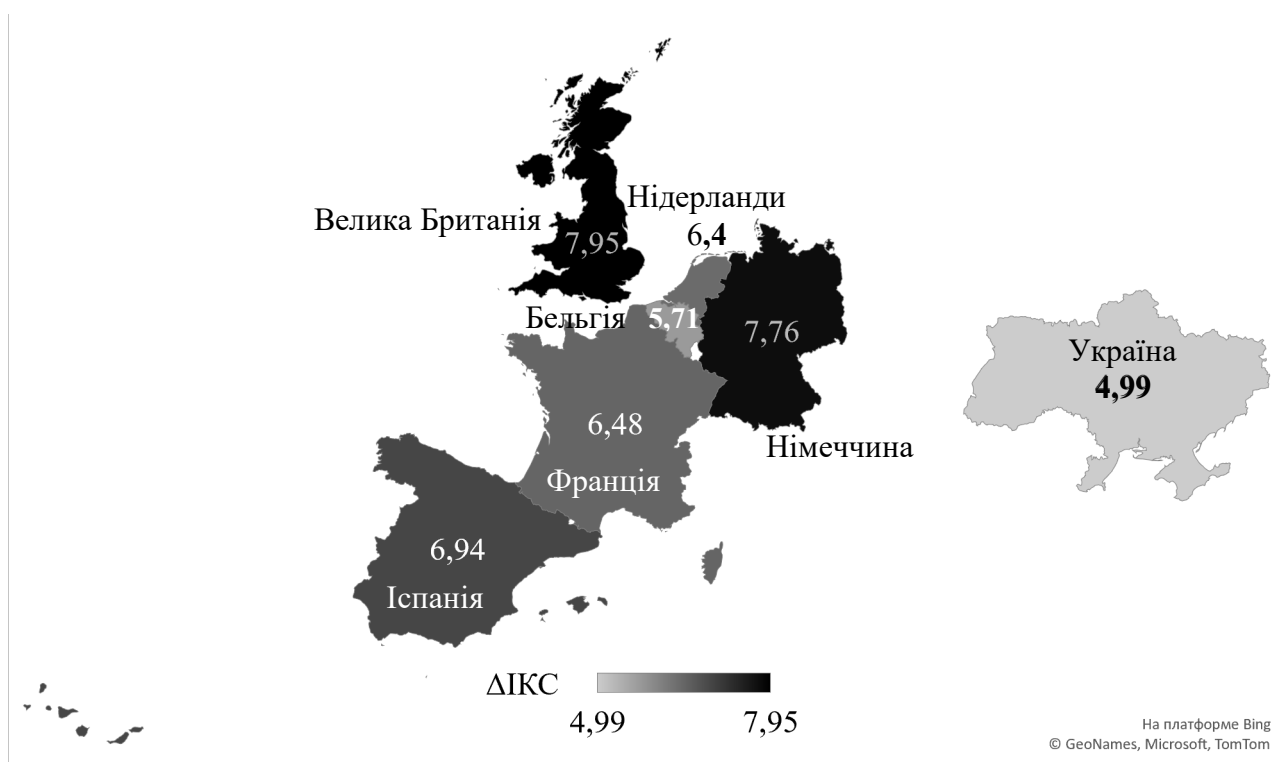


Рис. 2.16. Репрезентація інтегрального показника конкурентоспроможності МТІ за 2016 – 2020 роки

Джерело: складено автором

Здійснивши оцінку інтегрального показника конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та європейських країн, варто проаналізувати вплив факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України на мезорівні, тобто на рівні галузі (рис. 2.17).



Рис. 2.17. Мезофактори, що впливають на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України

Джерело: складено автором

Так, для ґрунтового аналізу, необхідно оцінити сукупність взаємопов'язаних факторів для прийняття та здійснення зважених рішень щодо забезпечення конкурентоспроможності МТІ. Звичайних методів оцінки конкурентоспроможністю галузі замало через обмеження аналітичних можливостей та недостатнього інформаційного забезпечення. Тому, існує потреба у застосуванні стохастичного аналізу, який на відміну від регламентованих методів детермінованого аналізу, заснованих

на функціональній залежності показника ефективності від факторних показників, що дозволяє враховувати вплив великої сукупності факторів [296, с. 439]. До методів стохастичного факторного аналізу належать: дисперсійний, регресійний, кореляційний, компонентний, багатовимірний тощо.

Для оцінки впливу факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України обрано кореляційно-регресійний аналіз, оскільки його застосування дозволить визначити форму і щільність зв'язку та виявити вплив внутрішніх факторів на результативну ознаку, адже саме вони більш повно характеризують морську транспортну інфраструктуру України на мезорівні [297, с. 55]. Метод кореляційного аналізу доповнюється складанням рівнянь регресії, які отримуються за допомогою одного і того ж аналізу, і є описом кореляції між результуючим та факторними ознаками. Застосування кореляційно-регресійного аналізу має надати адекватне відображення процесів, що відбуваються у системі управління морською транспортною інфраструктурою, та допомогти виявити взаємозв'язки з урахуванням їх кількісної оцінки.

Для оцінки впливу факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури використано період 2014 – 2020 рр., оскільки починаючи з 2014 року статистична інформація не враховує тимчасово окуповану територію Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частину зони проведення антитерористичної операції (табл. 2.11).

Для визначення розрахунку показників, що характеризують економічні фактори використаємо наступні формули:

1. Коефіцієнт платоспроможності (автономії), що демонструє, яку частину своїх активів компанія здатна профінансувати за рахунок власних фінансових ресурсів:

$$K_{\text{авт.}} = \frac{\text{Власний капітал}}{\text{Активи підприємства}} \quad (2.8)$$

2. Коефіцієнт ефективності використання власних коштів, показує скільки прибутку дає 1 грн. власних коштів. Ефективність використання власних коштів залежить від якості управління підприємством та є внутрішнім фактором зростання фінансового рівня:

$$K_{\text{евк.}} = \frac{\text{Чистий прибуток}}{\text{Власний капітал}} \quad (2.9)$$

Таблиця 2.11

Вихідні дані для оцінки впливу факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України за 2014 – 2020 рр.

Види фактору	Показники	2014р.	2015р.	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Показники, що характеризують виробничі фактори	Вантажообіг, млрд. т. км	4,1	3,9	2,5	2,9	1,8	1,8	1,5
	Перероблено вантажу, млн т	142,8	144,6	131,7	132,6	135,2	160,0	159,1
	Пасажирооборот, тис. пас. км	17204	14254,6	17838,3	10781,8	2088,9	1325,9	703
	Перевезено пасажирів, тис. осіб	29,4	25,5	30,3	28,6	71,9	79,4	52,6
Показники, що характеризують економічні фактори	Капітальні інвестиції, млн. грн	204,8	302,5	233,9	253,7	198,2	238,2	304
	Експорт послуг, млн. дол. США	850,9	735,9	661,6	612,1	523,3	595,9	606
	Імпорт послуг, млн. дол. США	243,7	191,7	141,2	222,8	223	273,8	309,9
	Чистий дохід, млн. грн	4,0	6,8	7,3	7,6	6,7	7,0	7,4
	Коефіцієнт платоспроможності	0,92	0,91	0,93	0,92	0,94	0,91	0,89
	Коефіцієнт ефективності використання власних коштів	0,09	0,21	0,20	0,18	0,13	0,08	0,13
Показники, що характеризують трудові фактори	Середньооблікова кількість працівників, тис. осіб	3,6	3,8	3,4	2,3	2,6	2,8	2,4
	Середньомісячна заробітна плата, грн	3622	5076	6974	7590	10487	13057	12807
	Оборот на одного працівника морського транспорту (тис. євро)	75,7	79,4	68,3	78,2	82,9	83,2	75,1
	Продуктивність праці	39665,44	38064,78	38748,79	57642,8	51988,87	57143,29	66291,67

Продовження таблиці 2.11

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Показники, що характеризують технічні фактори	Потужність МТІ, тонн/рік	209,1	209,1	240	240	249,3	249,3	313,3
	Кількість причалів, од.	230	230	249	249	263	263	265
	Довжина причальної лінії, км	46,22	46,22	41,45	41,45	40	40	42,9
	Площа складів, тис. м ²	3212,17	3212,17	3036,34	3036,34	3039,94	3039,94	3325,01
	Кількість гідротехнічних споруд, од.	288	392	392	393	394	398	398
	Кількість судів, од.	436	425	417	410	417	408	410
	Коефіцієнт зносу основних фондів, %	0,924	0,920	0,916	0,918	0,916	0,910	0,914

Джерело: складено автором на основі [261; 269]

У табл. 2.11 розраховано показник коефіцієнт зносу основних фондів, який визначається за формулою:

$$K_{и.о.ф.} = \frac{ПВ_{0.з.0.} + ПВ_{0.з.1.}}{2} / \frac{З_{0.з.0.} + З_{0.ф.1.}}{2} \quad (2.10)$$

де $ПВ_{0.з.0.}$ – первісна вартість основних засобів на початок року

$ПВ_{0.з.1.}$ – первісна вартість основних засобів на кінець року

$З_{0.з.0.}$ – знос основних засобів на початок року

$З_{0.ф.1.}$ – знос основних засобів на кінець року

На підставі таблиці 2.11 проведено нормалізацію даних за роками та розраховано стандартизовані коефіцієнти за формулою 2.3 (табл. 2.12).

Також, у табл. 2.12 розраховано індекс компоненти, який визначається як стандартизована за максимальним значенням сума індексів критеріїв за формулою [289, с. 146]:

$$C_i^j = \frac{\sum I_i^j}{I_i^{max}} \quad (2.11)$$

де C_i^j – індекс j -ї компоненти i -го року;

I_i^j – індекс j -ї показника i -го року;

I_i^{max} – максимальне значення індексу j -ї показника i -го року.

Таблиця 2.12

Результати розрахунку індексів оцінки впливу факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України

Вид фактору	Показник	2014р.	2015р.	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Виробничі фактори	Вантажообіг	1	0,95	0,61	0,71	0,44	0,44	0,37
	Перероблено вантажу	0,89	0,90	0,82	0,83	0,84	1	0,98
	Пасажирооборот	0,96	0,78	1	0,6	0,12	0,07	0,04
	Перевезено пасажирів	0,37	0,32	0,38	0,36	0,91	1	0,66
	Сумарний індекс	3,22	2,95	2,81	2,5	2,31	2,51	3,05
	Індекс компоненти	1	0,92	0,87	0,78	0,72	0,78	0,95
Економічні фактори	Капітальні інвестиції	0,67	0,99	0,77	0,83	0,65	0,78	1
	Експорт послуг	1	0,86	0,78	0,72	0,61	0,70	0,71
	Імпорт послуг	0,79	0,62	0,46	0,72	0,72	0,88	1
	Чистий дохід	0,54	0,89	0,96	1	0,88	0,92	0,97
	Коефіцієнт платоспроможності	0,98	0,97	0,99	0,98	1	0,97	0,95
	Коефіцієнт ефективності використання власних коштів	0,43	1	0,95	0,86	0,62	0,38	0,65
	Сумарний індекс	4,41	5,33	4,91	5,11	4,48	4,63	5,28
	Індекс компоненти	0,82	1	0,92	0,96	0,84	0,87	0,99
Трудові фактори	Середньооблікова кількість працівників	0,95	1	0,89	0,61	0,68	0,74	0,63
	Середньомісячна заробітна плата	0,28	0,39	0,53	0,58	0,80	1	0,98
	Оборот на одного працівника морського транспорту (євро)	0,91	0,95	0,82	0,94	0,99	1	0,90
	Продуктивність праці	0,59	0,57	0,58	0,87	0,78	0,86	1
	Сумарний індекс	2,73	2,91	2,82	3	3,25	3,6	3,51
	Індекс компоненти	0,76	0,81	0,78	0,83	0,90	1	0,97

Продовження таблиці 2.12

1	2	3	4	5	6	7	8	
Технічні фактори	Потужність МТІ	0,67		0,77		0,79		1
	Кількість причалів	0,87		0,94		0,99		1
	Довжина причальної лінії	1		0,89		0,86		0,93
	Площа складів	0,97		0,91		0,91		1
	Кількість гідротехнічних споруд	0,72	0,98	0,98	0,99	0,99	1	
	Кількість судів	1	0,97	0,96	0,94	0,96	0,94	0,94
	Коефіцієнт зносу основних фондів, %	1	0,99	0,97	0,98	0,97	0,96	0,99
	Сумарний індекс	6,23	6,45	6,42	6,42	6,47	6,45	6,86
	Індекс компоненти	0,91	0,94	0,93	0,93	0,94	0,94	1

Джерело: складено автором

За результатами розрахунку індексів оцінки впливу факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України та з урахуванням напрямку дослідження необхідно встановити кореляційно-регресійну залежність показника «ефективність послуг морських портів» (за методикою WEF) від виробничих, фінансових, трудових та технічних факторів.

Рівняння регресії надає можливість дослідити вплив факторів, які використовуються при зміні рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, залежність впливу факторів на результативний показник «ефективність послуг морських портів» впродовж аналізованого періоду, та прийняття ефективних управлінських рішень у межах забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

Різні фактори, що впливають на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури з відповідними значеннями x_i , де $i = 1, 2, \dots, n$, які необхідні для кореляційно-регресійного аналізу з метою встановлення тісноти зв'язку і побудови економетричної моделі. Дані за кожним факторним показником (виробничі, фінансові, трудові та технічні), які відповідають умовам закону нормального розподілу (закону розподілу Гауса), а саме: з ймовірністю 0,997 значення факторних показників (x_i) і результативного показника (y) ознак підкоряються умовам попадання їх у відрізки [298]:

$$[\bar{y} \pm 3\sigma_y]; [\bar{x} \pm 3\sigma_x], \quad (2.12)$$

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

Коефіцієнт кореляції розраховується за наступною формулою [299]:

$$r_{yx} = \frac{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 * \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}} \quad (2.13)$$

де, значення коефіцієнта варіюється між -1 та +1 ($-1 \leq r_{yx} \leq 1$)

Тіснота зв'язку визначається за наступними критеріями (шкала Чеддока) (табл. 2.13)

Таблиця 2.13

Критерії визначення тісноти зв'язку за шкалою Чеддока

Критерій	Характеристика
$r_{yx} = 0$	зв'язок між ознаками відсутній
$ r_{yx} \leq 0,3$	щільність зв'язку дуже слабка
$0,3 < r_{yx} \leq 0,5$	щільність зв'язку слабка
$0,5 < r_{yx} \leq 0,7$	щільність зв'язку помірна
$0,7 < r_{yx} \leq 0,9$	щільність зв'язку сильна
$0,9 < r_{yx} \leq 1$	щільність зв'язку дуже сильна

Джерело: складено автором на основі [300]

Разом з тим, для перевірки відповідності побудованої регресійної моделі з коефіцієнтом кореляції застосовується коефіцієнт детермінації, за допомогою якого також розраховується тіснота зв'язку між двома та більшою кількістю показників [299].

$$R^2 = 1 - \frac{V(y|x)}{V(y)} = 1 - \frac{\sigma^2}{\sigma_y^2} \quad (2.14)$$

де, $V(y|x) = \sigma^2$ – умовна (за факторами x) дисперсія залежної змінної (дисперсія випадкової помилки моделі).

Зокрема, у таблиці 2.14 наведено стандартизовані дані, що впливають на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України з відповідними маркерами x_i , де $i = 1, 2, 3, 4$, які необхідні для кореляційно-регресійного аналізу цих параметрів з метою встановлення тісноти зв'язку і побудови економетричної моделі, що показує властивості зазначеної взаємозалежності, якщо вона існує.

Таблиця 2.14

Матриця стандартизованих показників

Роки	у – ефективність послуг морських портів*	х ₁ – виробничі фактори	х ₂ – економічні фактори	х ₃ – трудові фактори	х ₄ – технічні фактори
2014	0,95	1	0,82	0,76	0,91
2015	0,85	0,92	1	0,81	0,94
2016	0,82	0,87	0,92	0,78	0,93
2017	0,87	0,78	0,96	0,83	0,93
2018	0,90	0,72	0,84	0,90	0,94
2019	0,97	0,78	0,87	1	0,94
2020	1	0,95	0,99	0,97	1

Примітка. *Ефективність послуг морських портів – дані за 2013 – 2019 рр.

Джерело: складено автором

Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури найбільшою мірою визначається виробничими факторами (коефіцієнт кореляції складає 0,87) та технічними факторами (коефіцієнт кореляції – 0,62) (табл. 2.15).

Таблиця 2.15

Результати кореляційного аналізу внутрішніх факторів МТІ України та субіндексу «ефективність послуг морських портів»

Показники	Ефективність послуг морських портів	Виробничі фактори	Економічні фактори	Трудові фактори	Технічні фактори
Ефективність послуг морських портів	1				
Виробничі фактори	0,873996251	1			
Економічні фактори	0,507346047	0,135330273	1		
Трудові фактори	0,588517495	0,531011046	0,53770503	1	
Технічні фактори	0,616364996	0,808221088	0,18668837	0,826182616	1

Джерело: складено автором

Проте згідно з методологією кореляційно-регресійного аналізу на основі побудованих кореляційних полів, необхідно зробити висновок, що тіснота зв'язку підтвердилася між результативним показником (y) та виробничим фактором (x_1). Цей висновок підтверджується кореляційними коефіцієнтами детермінації R^2 , що наближаються до 1 (відповідно, для предиктора x_1 доволі високий показник $R^2 = 0,76$) (рис. 2.18).

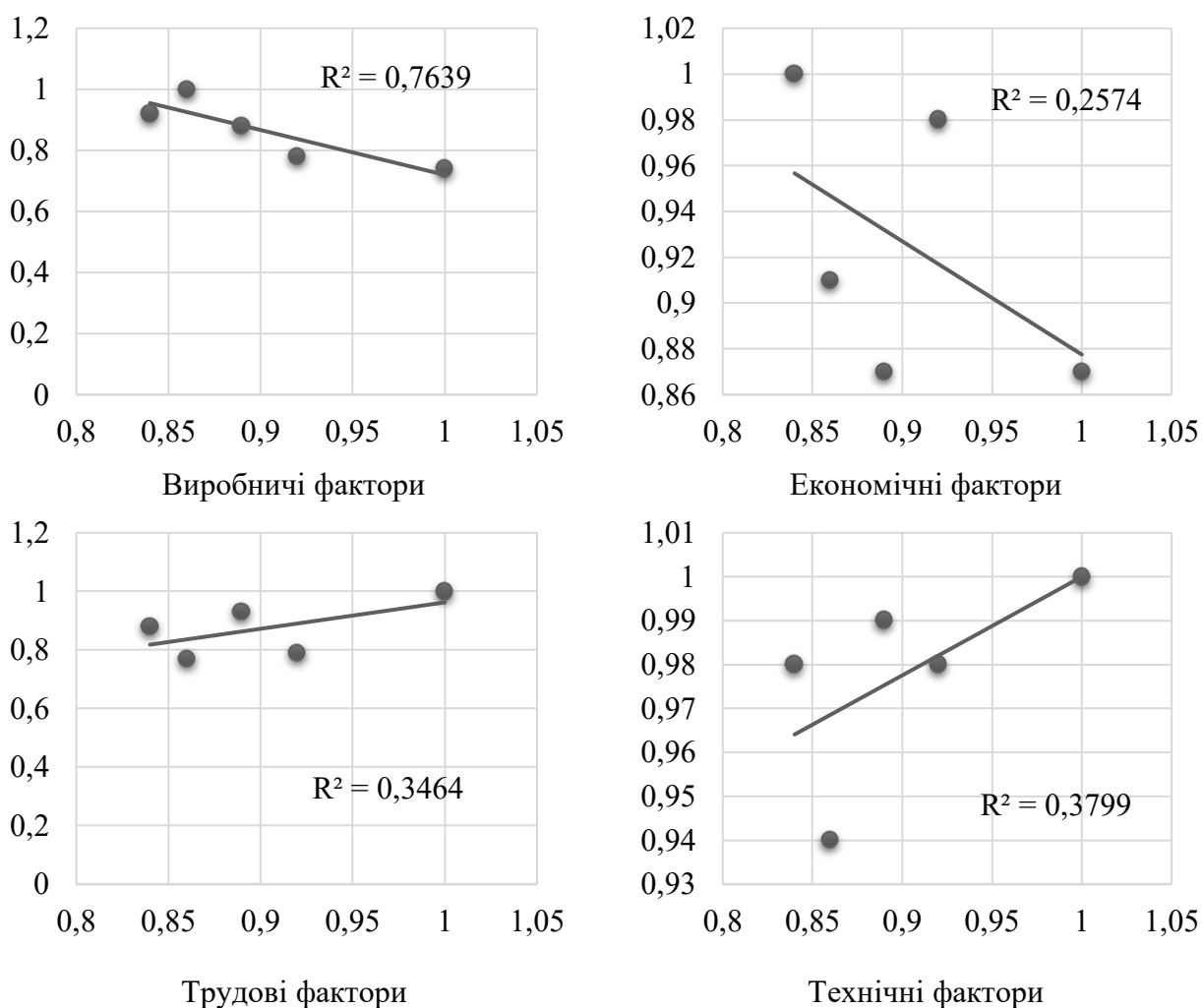


Рис. 2.18. Кореляційні поля залежності субіндексу ефективність послуг морських портів України від факторів x_i , засобами інструментарію табличного процесору MS EXCEL

Джерело: складено автором

Таким чином, на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України, зокрема на індекс «ефективність послуг морських

портів», найбільший вплив мають виробничі фактори. Не зважаючи на невисокі показники технічного оснащення, економічних ресурсів та трудового потенціалу морської транспортної інфраструктури України ефективне функціонування та керування даною галуззю призведе до максимізації виробничого процесу, тобто збільшення вантажообігу як вантажу, так і пасажирів. Виробничий фактор є найвагомим серед зазначених факторів, але для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України варто звернути увагу на інші фактори (економічні, трудові та технічні), оскільки модернізація технічного оснащення надасть довгострокові перспективи для покращення конкретних позицій морської транспортної інфраструктури України як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку транспортних послуг.

На підставі проведених розрахунків, моделювання інтегрального показника та використання кореляційних коефіцієнтів детермінації було сформовано алгоритм оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури (рис. 2.19).

Метою побудови алгоритму оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є узгодження всіх економічних та організаційних потреб галузі з особливостями їх національних вимог, а також здатність до практичної реалізації. Безперечно, представлені етапи мають гармонійно доповнювати один одного. Зазначимо, що до складу основних етапів алгоритму оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури доцільно віднести: оцінку інтегрального показника конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країн-конкурентів та оцінку впливу внутрішніх факторів на конкурентоспроможність вітчизняної морської транспортної інфраструктури.

Формування алгоритму оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в євроінтеграційному аспекті за допомогою інтегрального показника та його моделювання дозволило визначити місце України у конкурентному середовищі надання морських транспортних послуг.



Рис. 2.19. Алгоритм оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країни

Джерело: розроблено автором

Визначивши, що внутрішні фактори більш повно окреслюють конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України на галузевому рівні, було запроваджено стохастичний аналіз та встановлено кореляційно-регресійні зв'язки між індексом «ефективність послуг морських портів» і виробничими, фінансовими, трудовими та технічними факторами.

За результатами дослідження, виробничі фактори було визнано найвагомішими, адже економічний результат першочергово залежить саме від кількості та якості наданих послуг морською транспортною інфраструктурою України. Ефективність виробничих факторів морської транспортної інфраструктури – це комплексне відображення кінцевих результатів використання внутрішніх факторів протягом певного проміжку часу для забезпечення розвитку безпосередньо виробничого потенціалу морського порту та галузі загалом на основі інвестицій і інновацій, які є функціональною частиною виробничих факторів та сприяють розвитку морської транспортної інфраструктури України. Запропонована схема оцінки сприятиме формуванню стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції.

Висновки до розділу 2

1. Дослідження інституціональних засад управління морською транспортною інфраструктурою України за рівнями управління: мегарівень – міжнародні організації та інтеграційні об'єднання; макрорівень – Уряд України та Міністерство інфраструктури України; мезорівень – ДП «Адміністрація морських портів»; мікрорівень – Адміністрація окремого морського порту, виявило необхідність: узгодження національного законодавства з європейськими вимогами; приведення адміністративних та правових норм до стандартів ЄС; остаточної ратифікації Україною нормативно-правових актів ЄС щодо порядку морського транспортування, які забезпечать підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

2. Проведений аналіз конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України у 2010 – 2020 рр. демонструє, що динаміка вантажообігу морських торговельних портів, кількість торгового флоту, кількість перевезених пасажирів та кількість працівників у сфері морської транспортної інфраструктури України має тенденцію до зменшення. Це пов'язано з політичною нестабільністю навколо державного кордону та наявністю економічних проблем в Україні, також існує проблема в правовому оформленні кордонів по Чорному й Азовському морях. Недостатня конкурентоздатність стивідорів та високі тарифи на перевалку тільки погіршують ситуацію. Проте капітальні інвестиції у морську галузь за останні п'ять років збільшилися, що спричинило поступе збільшення кількості переробленого вантажу починаючи з 2017 року.

За результатами аналізу морської транспортної інфраструктури європейських країн встановлено, що: вантажообіг контейнерних портів Європи за 2010 – 2019 рр. збільшився на 31,1%, це пов'язано зі збільшенням рівня світового попиту; контейнерні перевезення у європейському регіоні склали 16% від загальної кількості перевезених контейнерів у світі; лідером за кількістю оброблених контейнерів є Німеччина (18,0 млн. TEU), це обумовлено тим, що Німеччина володіє найбільшим контейнерним флотом, на частку якого припадає 20,22% світового флоту контейнеровозів; за кількістю обробленого вантажу у 2020 р. лідерами стали: Нідерланди (557,6 млн т.), Італія (469,6 млн т.) та Іспанія (455,5 млн т.); найбільшу кількість пасажирів морським транспортом перевозить Італія (55 147 тис. осіб) та Греція (40 895 тис. осіб), це обумовлено тим, що як Греція, так і Італія мають достатньо велику кількість островів, тому в цих країнах дуже розвинута морська пасажирська інфраструктура. Виявлено значну розбіжність за показником «ефективність послуг морських портів» серед аналізованих країн, яка визначена за індексом глобальної конкурентоспроможності, так Нідерланди посідають 2 місце з оцінкою (6,4), Фінляндія – 3 (6,4), Данія – 6 (5,8), а Кіпр – 64 (4,3), Румунія – 76 (3,9), Україна – 78 (3,0).

З метою виявлення стратегічних орієнтирів розвитку морської транспортної інфраструктури України, застосовано підхід до визначення ступеня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України відносно європейських країн на основі кластерного аналізу, завдяки якому було виокремлено 6 груп: «найрозвинутіша МТІ» – 1 група (країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності: Німеччина, Іспанія, Велика Британія, Франція, Бельгія, Нідерланди); «добре розвинута МТІ» – 2 група (країни із високим рівнем конкурентоспроможності: Фінляндія, Швеція, Данія); «розвинута МТІ» – 3 група (країни із середнім рівнем конкурентоспроможності: Греція, Італія); «помірно розвинута МТІ» – 4 група (країни із задовільним рівнем конкурентоспроможності: Естонія, Ірландія, Литва, Мальта, Португалія, Польща, Словенія, Хорватія); «слабо розвинута МТІ» – 5 група (країни із низьким рівнем конкурентоспроможності: Болгарія, Кіпр, Румунія, Україна).

3. Розроблено алгоритм оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури. На основі розрахованого інтегрального показника встановлено, що лідерами є – Велика Британія (7,95), Німеччина (7,76) та Іспанія (6,94), а також визначено, що найбільш впливовими є зовнішні фактори (Україна – 3,14; Нідерланди – 2,59; Німеччина – 2,07; Іспанія – 2,44; Велика Британія – 2,01; Франція – 2,35; Бельгія – 3,98).

Здійснено оцінку впливу факторів на конкурентоспроможність морською транспортною інфраструктурою України на мезорівні, тобто на рівні галузі. За допомогою кореляційно-регресійного аналізу було встановлено, що найбільший вплив мають виробничі фактори ($R^2 = 0,76$), але для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України варто звернути увагу на інші фактори (економічні, трудові та технічні), оскільки модернізація технічного оснащення надасть довгострокові перспективи для покращення конкретних позицій морської транспортної інфраструктури України на внутрішньому і міжнародному ринках транспортних послуг.

Результати досліджень за другим розділом дисертації опубліковані у наукових роботах здобувача [282; 285; 297].

РОЗДІЛ 3. ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

3.1 Розробка концептуальних засад підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції

Забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України має передбачати вчасне вдосконалення та гармонійний розвиток морської транспортної інфраструктури України відповідно до вимог світового ринку морських перевезень на підставі раціонального та ефективного використання господарського комплексу на всіх етапах експлуатації та розвитку. Усе це викликає об'єктивну необхідність створення концептуальних засад підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції.

Концепція підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури повинна базуватися на комплексі основних положень, бути конструктивною та цілісною системою засобів досягнення цілей щодо формування конкурентоспроможної морської транспортної інфраструктури України на підставі інтеграції до ЄС.

На базі сформованого теоретичного підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності МТІ (п. 1.2) можливо сформулювати концептуальні засади підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, які можуть бути представлені як забезпечення якісних перетворень та кількісного зростання результативності морської транспортної інфраструктури у довгостроковій перспективі, а також підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури через реформування системи забезпечення морською транспортною інфраструктурою, прискорення інтеграції у європейську транспортну мережу, технічне та

технологічне оновлення, розвиток інноваційних форм та засобів управління портовою галуззю [301, с. 245].

Першим кроком формулювання концептуальних засад підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, є конкретизація інституціонально-правових засад за рівнями управління морською транспортною інфраструктурою України в умовах євроінтеграції (рис. 3.1).

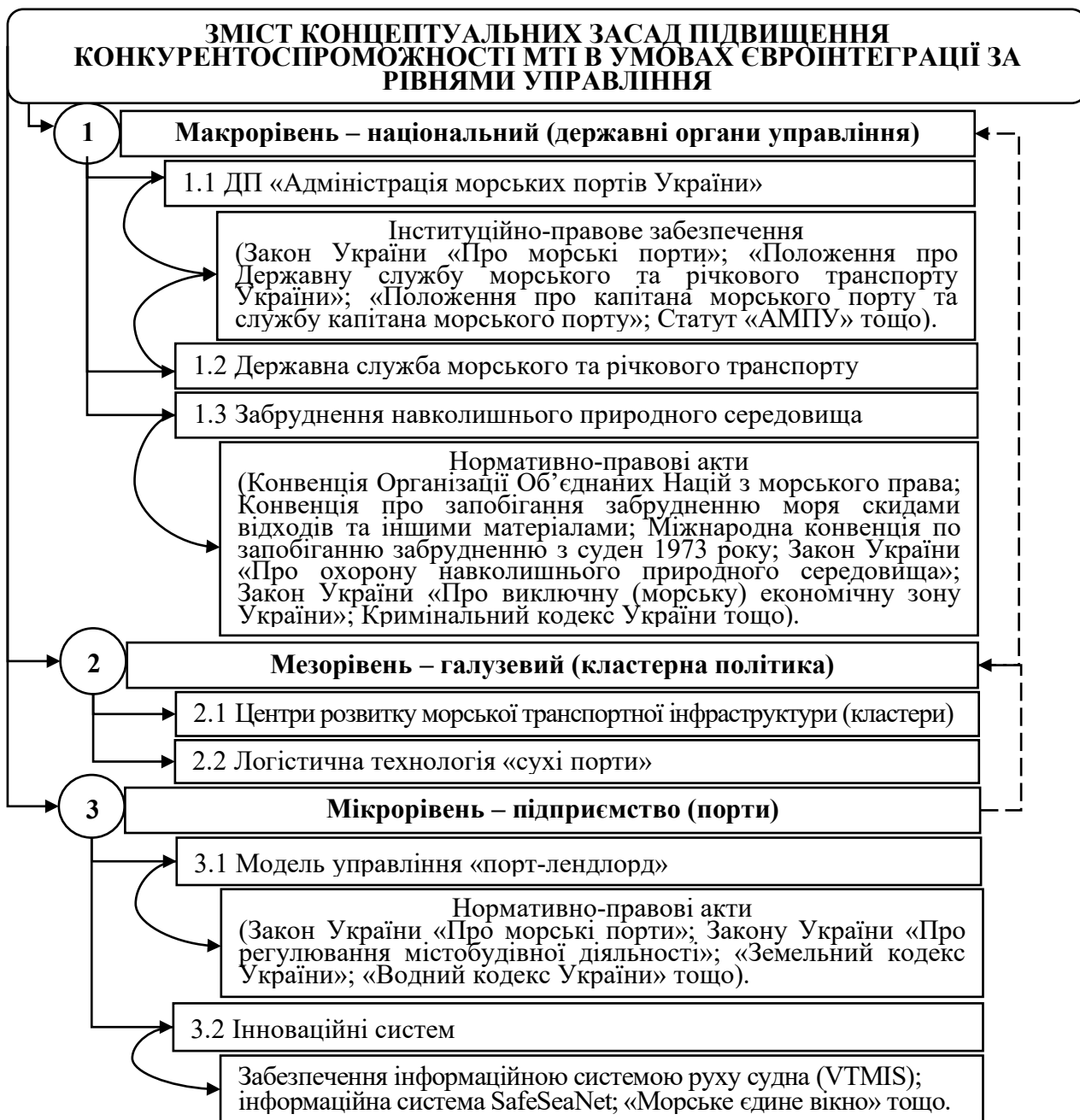


Рис. 3.1. Зміст концептуальних засад підвищення конкурентоспроможності МТІ в умовах євроінтеграції за рівнями управління

Джерело: складено автором

1. Макрорівень – національний (державні органи управління).

Реформування морської транспортної інфраструктури, пов'язано з чітким визначенням державних органів управління, встановленням структурної підпорядкованості між ними та розмежуванням їх функцій. З огляду на загальну організаційну структуру морської транспортної інфраструктури України за рівнями управління (п. 2.1, рис. 2.2), можливо визначити взаємозалежність між зазначеними державними органами. В Україні Міністерству інфраструктури підпорядковується два основних державних органи управління морською транспортною інфраструктурою: ДП «Адміністрація морських портів України» (ДП «АМПУ») – з 2013 р.; та Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) з підпорядкованими Радами портів, капітанами та ін. – з 2017 р. Основною проблемою діяльності обох державних установ є дублювання їх основних завдань, функцій та принципів діяльності. Відсутність досконалого розподілу сфер впливу між двома зазначеними органами та низький рівень їх взаємодії спричиняє ряд суперечок і недосконале виконання пріоритетних стратегій у морській галузі (Додаток Н, табл. Н.1).

Для формування основних концептуальних елементів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції варто проаналізувати досвід європейських країн, а саме – Німеччини, Нідерландів, Іспанії, Франції, Великої Британії та Бельгії, оскільки саме ці країни є стратегічними орієнтирами розвитку морської транспортної інфраструктури (п. 2.2) для нашої країни. Тому необхідно розглянути організаційну структуру морської транспортної інфраструктури цих країн (Додаток П, табл. П.1).

На підставі проведеного дослідження (Додаток П, табл. П.1) можемо представити характеристику функцій забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та країн Європи (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Основні функції забезпечення конкурентоспроможності у сфері морської транспортної інфраструктури в країнах Європи та України

Головні функції	Країни та організаційні структури морської транспортної інфраструктури																
	Німеччина			Нідерланди			Іспанія			Франція		Велика Британія		Бельгія		Україна	
	Департамент водних шляхів і судноплавства	Федеральне бюро розслідувань нещасних випадків на морському транспорті	Федеральна морська та гідрографічна агенція	Головне управління громадських робіт і водного господарства	Інспекція транспорту, громадських робіт та водного господарства	Генеральна Дирекція цивільної авіації та морських справ	Головне управління торгового флоту	Державний орган Пуертос-дель-Естадо	Суспільство морської безпеки і порятунку	Генеральний директорат інфраструктури, транспорту та моря	Генеральна інспекція з морських справ	Агентство морської та берегової охорони	Відділення розслідування морських аварій	Головне управління судноплавства	Федеральне агентство з розслідування морських подій	Адміністрація морських портів	Державна служба морського та річкового транспорту
Безпека судноплавства		X	X		X			X	X		X	X	X	X	X	X	
Гідрографія			X	X			X			X	X					X	
Сертифікація моряків			X		X					X	X		X		X	X	
Дотримання міжнародних вимог			X		X		X	X	X		X	X	X		X	X	
Законотворча			X			X	X		X		X		X		X	X	
Контроль руху суден	X			X			X		X		X		X		X		
Екологічна		X	X	X				X		X	X		X		X	X	

Примітка. X – функції забезпечення, які виконує орган морською транспортною інфраструктурою

Джерело: складено автором на основі [304 – 309]

Тож, у порівнянні з провідними морськими державами Європи морська транспортна інфраструктура України відповідає загальним вимогам як за організаційною структурою галузі, так і за переліком основних функцій забезпечення. Але, необхідно звернути увагу (табл. 3.1), що основні функції ДП «Адміністрації морських портів України» (ДП «АМПУ») і Державної служби морського та річкового транспорту (Морська адміністрація) України дублюються з деяких функцій, а саме: безпека судноплавства, сертифікація моряків, законотворення тощо.

Відповідно до «Положення про Державну службу морського та річкового транспорту» [303], основними завданнями Морської адміністрації є: «виконання окремих функцій з реалізації державної політики у сфері морського транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, безпеки на морському транспорті; внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сферах морського транспорту, торговельного мореплавства, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті; забезпечення виконання зобов'язань, що випливають із членства України в міжнародних організаціях; забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сфері морського транспорту; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті; надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері морського транспорту» [303].

ДП «АМПУ» створена для забезпечення ефективного управління державним майном у морських портах та його використання, формування механізмів для залучення інвестицій в портову інфраструктуру для її розвитку та стабільного функціонування бізнесу. ДП «АМПУ» входить в організаційну структуру Міністерства інфраструктури України та кооперує морські порти України та інші інфраструктурні елементи, водночас сприяє розвитку та

конкурентоспроможності кожного з них [261]. Положення про ДП «АМПУ» відсутнє взагалі, але деякі аспекти її діяльності зазначено у Законі України «Про морські порти України» [202] та Статуті «АМПУ» [302]. Основними завданнями ДП «АМПУ» визначено: «організація та забезпечення безпеки мореплавства; організація розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовка пропозицій щодо його вдосконалення; забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту; справляння та цільове використання портових зборів» [202]. У процесі своєї діяльності ДП «АМПУ» реалізує проекти «щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають цілям її створення, включаючи комерційні договори стосовно забезпечення діяльності» [202].

Також, необхідно звернути увагу на питання доцільності існування двох адміністрацій, кожна з яких забезпечує безпеку морських акваторій, реалізує державну політику через формування нормативно-законодавчих документів, бере участь у виконанні міжнародних договорів та надає певні адміністративні послуги. Більш того, Морська адміністрація, яка дублює більшість функцій ДП «АМПУ», її функціонування ускладнюються підпорядкованістю їй Раді морського порту, капітану морського порту і його службі. Відповідно до «Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту» [310], капітан морського порту керує службою капітана морського порту, яка входить до складу Морської адміністрації та підпорядковується Голові Морської адміністрації. Капітан морського порту входить до складу Ради порту, а у сфері забезпечення безпеки мореплавства капітан морського порту та служба капітана морського порту взаємодіють з адміністрацією відповідного морського порту. Зважаючи на вищезазначене, виникає необхідність розв'язання питання структурної підпорядкованості між двома адміністраціями, а також чіткого формулювання основних завдань і принципів забезпечення управління кожною з даних організацій, що дозволить підвищити конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури (рис. 3.2).



Рис. 3.2. Диференціація основних завдань між державними органами управління морською транспортною інфраструктурою України

Джерело: складено автором на основі [202; 261; 303; 310]

Проте надмірна централізація не може сприяти гнучкості прийняття управлінських рішень, що може призвести до відсутності ініціативи, безвідповідальності, нестабільності економічних структур. Система адміністрування та правового регулювання, що існує у сфері експлуатації та розвитку як морських портів, так і морської транспортної інфраструктури України загалом передбачає участь органів державної влади у прийнятті рішень стосовно розпорядження державним майном, координацію з місцевими органами влади з територіальних питань, що робить такі рішення довготривалими. За таких обставин приватні інвестиції у розвиток державних підприємств надзвичайно важкі, оскільки немає узгодженості між державними, місцевими та приватними установами України у порівнянні з іншими

європейськими країнами, які мають більш спрощену та прозору систему прийняття рішень [311, с. 15].

Так, згідно з Законом України «Про морські порти» [202]: ДП «АМПУ» має право «запровадити тимчасові обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу ... до нормалізації роботи в морському порту» [202, ч. 6, ст. 12]; стосовно підняття затонулих суден ДП «АМПУ» організовує роботу «з підйому затонулого майна в акваторії морського порту» [202, ст. 15], а капітан морського порту, який підпорядковується Морській адміністрації, видає дозвіл на підняття майна, що затонуло в морі [202, ст. 78] та визначає збирання та використання портових зборів (ст. 4, ст. 15, ч. 1 ст. 16, ч. 1 ст. 21, ч. 1 – 2 ст. 22 [202]) тощо. Представлені функції забезпечення потребують мобільного реагування на вирішення питань щодо руху суден у морському порту, підйому затонулого майна, збирання та використання портових зборів тощо, однак адміністрації морських портів України підпорядковуються ДП «АМПУ», що гальмує швидке вирішення цих питань, оскільки адміністрація морського порту повинна скоординувати свої дії з ДП «АМПУ» та не гарантує належне поновлення та розвиток державних об'єктів інфраструктури.

Доцільно впровадити модель конкурентоспроможної морської транспортної інфраструктури такого типу, при якій портові органи є незалежними суб'єктами: адміністрації портів, які є державними підприємствами або акціонерними товариствами, а ДП «АМПУ» – господарським об'єднанням або структурним підрозділом Міністерства інфраструктури України, яке координує діяльність адміністрації морських портів та розробляє стратегії їх розвитку. Забезпечення управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури не може бути централізоване, оскільки законодавство чітко визначає цільове використання морських портів і інфраструктурних об'єктів та не визначає правовий механізм підтримки окремих морських портів, що може призвести до «вимивання» коштів і позбавлення їх розвитку. Необхідно внести зміни до Закону України

«Про морські порти» [202] щодо визначення понять та механізму підтримки малих портів, що сприятиме централізованому стимулюванню їх функціонування шляхом частини портових зборів інших більш великих морських портів, не змінюючи їх призначення.

Ще одним з головних напрямів забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури на національному рівні є запобігання забруднення навколишнього природного середовища. Так у сфері морської транспортної інфраструктури як у національному законодавстві, так і у міжнародних конвенціях, у яких бере участь Україна стосовно запобігання забруднення навколишнього природного середовища (Додаток Р, табл. Р.1), існує деяка невідповідність між національним законодавством та міжнародними конвенціями. Так у ст. 243 Кримінального кодексу України [315] регламентується покарання за «забруднення моря», проте категорія «забруднення моря» не відповідає міжнародним нормативним актам, оскільки «море» не є правовою категорією, а загальноприйнятим є термін «забруднення морського середовища» [316, с. 20]. Також у Морській доктрині України на період до 2035 року [259] зазначено, що удосконалення системи реагування на забруднення морських вод та зменшення забруднення моря реалізується відповідно до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення 1992 року [313], проте у цій Конвенції мова йде про забруднення морського середовища. Про забруднення морського середовища зазначається у ст. 16 та 26 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» [257].

З огляду на вищезазначене, необхідно привести у відповідність українське законодавство до міжнародних стандартів, що, зі свого боку, призведе до гармонізації національного законодавства з міжнародним правом, гарантуватиме ефективне застосування норм та принципів міжнародного морського права, що стали частиною правової системи України.

2. Галузевий рівень – мезорівень (кластерна політика)

Наступним рівнем організаційної структури у сфері забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, як загалом у

світі, так і у Європі, є кластери. Досвід європейських країн демонструє ефективність та закономірність появи різних видів кластерів. Наразі створення кластерів стало важливою частиною державної політики європейських країн. Так було утворено «Європейський Кластерний Меморандум» (2008 р.) [317] та «Віденський Маніфест Кластеризації» (2012 р.) [318], які встановили кластерну політику як головний механізм підвищення конкурентоспроможності економік країн-членів ЄС та схарактеризували відповідні пріоритети програм національного розвитку.

Яскравим прикладом формування кластерів є країни Європи, де вже понад десять років існують кластери у морському секторі. Так у Зеленій книзі «Майбутня морська політика Союзу: європейське бачення океанів та морів» [319] вказується, що привабливість та конкурентоспроможність морських секторів може бути підвищена за умови спільного розуміння взаємодії між ними, тобто створення морських кластерів [320]. Ця ж ідея відзначається у документі «Комплексна морська політика для ЄС», яка була підготовлена Європейською комісією [321]. Зокрема досвід європейських країн демонструє реформи, що передбачають співробітництво морських портів, внутрішніх портів, сухих портів та інших інфраструктурних об'єктів (Додаток С, табл. С.1).

У загальному процесі розвитку транспортного сектора формується європейська мережа транспортних та логістичних кластерів [325]. Дані процеси реалізуються самими портовими адміністраціями чи стимулюються національними або ж регіональними органами влади [326].

Розглянувши морські кластери країн Європи, можна визначити, що як правило, до складу цих кластерів входять: порти та термінали, суднобудівні та судноремонтні підприємства, підприємства з виробництва морського обладнання, пов'язаних постачальників промисловості, судноплавні компанії, морські страхові компанії, освітні устами у морській сфері, науково-дослідні центри та проектно-конструкторські підприємства, державні структури як на національному, так і на регіональному рівнях тощо.

Найпоширеніші принципи створення морських кластерів у Європі наступні [327, с. 25]:

1. «Top-Down» («згори донизу»). Згідно з даним типом кластера, ініціатором виступає уряд держави і морський кластер отримує значну підтримку від влади (Німеччина).

2. «Bottom-Up» («знизу догори»). Стосовно цього типу морського кластера, ініціатором виступають великі компанії або галузеві об'єднання (Норвегія).

3. «Combination play» («комбінований»). Даний тип кластера передбачає комбінацію перших двох типів, тобто морський кластер формується спільними зусиллями державних установ та приватного сектора, а також передбачає використання різних форм державно-приватного партнерства (Нідерланди).

Для морської транспортної інфраструктури України найбільш перспективним є «комбінований» принцип формування кластерів, оскільки він передбачає активізацію державно-приватного партнерства та акцентує увагу на узгодженості рішень стратегічних завдань розвитку галузі та регіону за допомогою реалізації кластерної політики.

Європейський досвід формування кластерів демонструє, що реалізація їх розвитку набуває різних форм та забезпечує низку заходів державної підтримки (Додаток С, табл. С.2).

Для реалізації кластерної стратегії в українській економіці слід використати досвід Німеччини, Італії та Фінляндії, оскільки особливостями формування кластерів у цих країнах є гнучка та рівноправна співпраця малих, середніх та великих підприємств, при цьому, державна підтримка повинна бути ключовим фактором. Зокрема, слід вжити такі заходи: сформулювати програму стратегічного розвитку України та її регіонів на основі створення кластерів; розробити нормативно-правову підтримку кластерів; провести ґрунтовні дослідження для визначення пріоритетів формування національних та регіональних інноваційних виробничих кластерів в Україні; розробити механізм надання позик та пільгового оподаткування підприємствам, які впроваджують

програми НДДКР; забезпечити централізоване регулювання інноваційною діяльністю, профінансувати наукомісткий бізнес з державних та місцевих джерел; сформувати систему взаємодії науково-дослідних інститутів та морської транспортної інфраструктури; сприяти розвитку міжнародного співробітництва України у формуванні кластерів тощо.

Наступним ключовим елементом забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є застосування логістичної технології «сухий порт» – це логістична технологія, що припускає винесення деяких функцій, у тому числі митного оформлення товарів на території «сухих портів». Дана технологія повинна бути безпечним місцем на території держави, що призначена для тимчасового зберігання, обробки, контролю та митного оформлення товарів (вантажів), які транспортуються в процесі міжнародної торгівлі, і є центрами транспортування та логістики для вантажних потоків, що працюють в мультимодальному режимі (тобто для подальшого перевезення залізничним та автомобільним транспортом).

У європейських країнах достатньо розповсюджена дана логістична технологія, зокрема в Бельгії, Франції, Нідерландах, Іспанії тощо. Наразі у Європі функціонують приблизно 250 «сухих портів» [329, с. 51]. Інколи «сухий порт» може знаходитися навіть на території іншої держави на значній відстані. Так, наприклад, у французькому місті Тулуза діє «сухий порт» іспанського порту Барселони, відстань між якими 350 км у цьому випадку порт розвантаження і «сухий порт» знаходяться в різних країнах [327, с. 35].

3. Мікрорівень – підприємство (управління портами).

Наступним рівнем забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є формування сучасної моделі управління морськими портами України з огляду на європейський досвід. Роль держави у розвитку морськими портами є значною, оскільки у більшості країн акваторія, земельні ділянки, гідротехнічні споруди, основні комунікації, системи морської безпеки та деякі інші об'єкти є державною або комунальною власністю і знаходяться під юрисдикцією державних установ. Тому необхідно розглянути

систему забезпечення управління саме портами та їх акваторією. Так, відповідно до методики Всесвітнього банку, для класифікації моделей управління портами існує низка критеріїв, які включають [311]: надання державних, приватних або змішаних послуг; локальні, регіональні чи глобальні орієнтації; право власності на інфраструктуру; право власності на будівлі та обладнання (обладнання для обробки вантажів та складські будівлі); статус зайнятості стивідорів та управління ними. На підставі цих критеріїв порти класифікуються за чотирма категоріями відповідно до моделей управління: модель «державний порт», модель «порт-інструмент», модель «порт-лендлорд» та модель «приватний порт» (Додаток С, табл. С.3) [331].

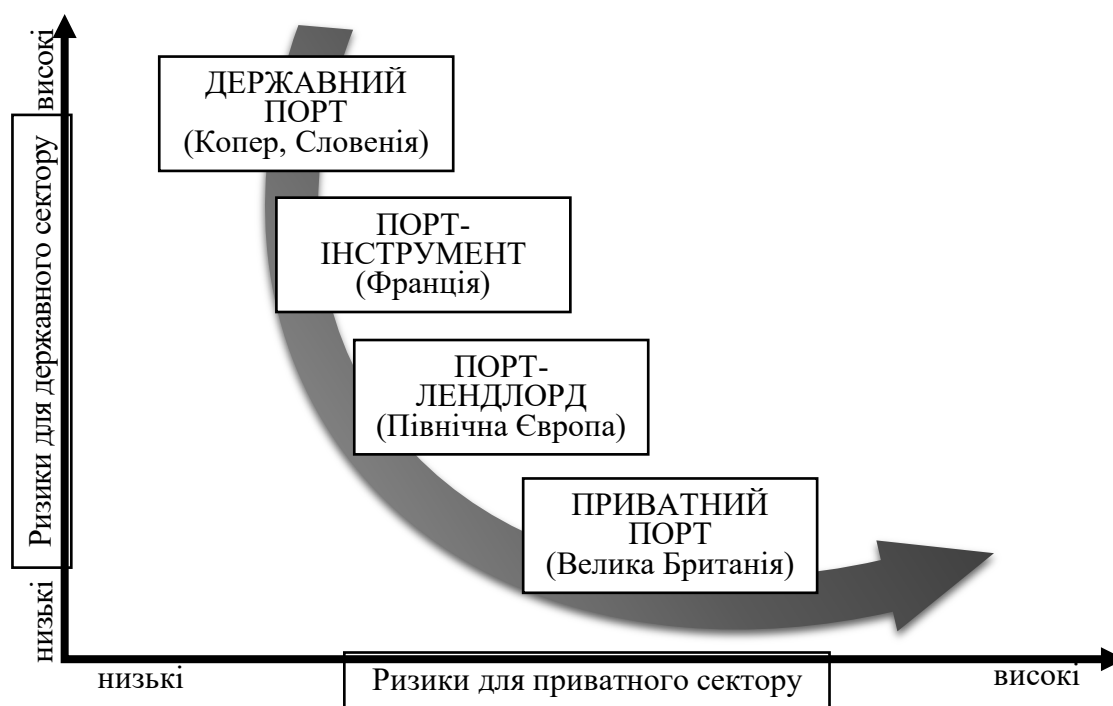


Рис. 3.3. Основні моделі управління морськими портами залежно від ризиків для державного та приватного секторів

Джерело: складено автором на основі [330]

Серед представлених моделей управління більш розповсюдженою у міжнародній практиці є модель «порт-лендлорд». Приблизно 90% світових контейнерних терміналів організовані за даною моделлю. Державні органи

управління морськими портами та приватні оператори функціонують відповідно до концесії чи за довгостроковою орендою. Чотири моделі управління передбачають наявність консолідованого контролю та планування за землекористуванням, державними портовими органами управління (державні порти, порт-інструмент, порт-лендлорд), або приватною структурою (приватний порт). Наприклад у Франції відповідно до Конституції, морські порти знаходяться у державній власності та контролюються адміністративними радами, які підпорядковуються Раді Міністрів, а у Великій Британії – переважно автономні порти державного значення [332, с. 6].

Кожна з цих моделей управління має свої слабкі та сильні сторони, що пов'язані з різноманітними формами власності і механізм управління морською транспортною інфраструктурою (Додаток С, рис. С.1).

Головною відмінною ознакою цих моделей управління є розподіл зобов'язань між державними та приватними установами (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Розподіл зобов'язань між державними та приватними структурами у моделях управління морськими портами

Модель	Зобов'язання					
	Регулювання	Земле-володіння	Інфраструктура	Споруди	Обладнання	Морські послуги
Державний порт	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.
Порт-інструмент	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.
Порт-лендлорд	держ.	держ.	держ./приват.	приват.	приват.	держ./приват.
Приватний порт	держ./приват.	держ./приват.	приват.	приват.	приват.	приват.

Примітка. держ. – державні зобов'язання; приват. – приватні зобов'язання.

Джерело: складено автором на основі [333]

Проаналізувавши мету створення ДП «АМПУ», визначену Законом України «Про морські порти» [202], зокрема організацію та підтримку безпечної експлуатації об'єктів державної портової інфраструктури,

включаючи гідротехнічні споруди, розташовані в межах території та акваторії морського порту, організацію та підтримку безпеки судноплавства тощо, неможливо реалізувати в Україні одну із запропонованих Світовим банком моделей у чистому вигляді. З огляду на правове регулювання портової діяльності, слід зазначити, що модель управління українськими морськими портами має характеристики моделі «порт-інструмент», що окреслює повноваження адміністрації порту з точки зору адміністративної та господарської діяльності.

Адміністрація морського порту має право надати інвесторам землю чи інші об'єкти для будівництва, реконструкції морських терміналів, а інвестори мають право на використання наявних терміналів на визначений термін, після чого вони можуть продовжити договір або повернути землю із терміналом у державне майно. Цей тип моделі управління морськими портами характеризується поєднанням державних та приватних інтересів, але наразі, зважаючи на вимоги законодавства, така можливість використання земель неможлива через відсутність достатніх повноважень у суб'єктів портової галузі. Оскільки відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» [334], у якому зазначено, що «інструментом державного регулювання та планування територій є містобудівна документація, яка поділяється на документацію державного, регіонального та місцевого рівнів» [334]. Згідно з даним Законом «право на забудову земельної ділянки реалізується її власником або користувачем за умови використання земельної ділянки відповідно до вимог містобудівної документації» [334], оскільки неможливо отримати правовстановлюючі документи на земельну ділянку при будівництві на ділянці водного фонду, що зайняті внутрішніми морськими водами, територіальним морем, включаючи акваторію морських портів. Це пов'язано з неможливістю на вказаних землях реалізувати формування земельних ділянок з таких причин: технічна неможливість встановлення меж земельної ділянки під водою; недостатня компетенція органів державної влади та місцевого самоврядування щодо розпорядження землями під акваторією,

котрі не належать до відповідних адміністративно-територіальних одиниць; конфлікт між правами на землю під водою, яка належить одному суб'єкту та правами на водний об'єкт над водою, що належить іншому суб'єкту.

Так відносно земельних ділянок та майнових відносин у Законі «Про морські порти» [202, ч. 5 ст. 25] вказано, що «у разі утворення акціонерного товариства причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, та земельні ділянки, на яких розташовані причали та єдиний майновий комплекс, передаються в оренду такому товариству на строк до 49 років без проведення конкурсу» [202], проте суб'єкта, що створює публічне акціонерне товариство (ПАО) не вказано. Виявляється, будь-хто може створити ПАО і цей факт формально дасть право орендувати причали та комплекси нерухомості без конкурсу. У ч. 2 ст. 26 [202] даного закону зазначено, що «за згодою приватного інвестора та держави в особі Фонду державного майна України та центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського транспорту, на базі єдиного майнового комплексу, створеного або такого, який перебуває у процесі створення, на підставі інвестиційного договору або договору про спільну діяльність, укладеного до набрання чинності цим Законом, може бути утворено господарське товариство ... » [202], якому земельні ділянки та причали, які пов'язані із його майновим комплексом, передаються в оренду на 49 років. Однак у цих положеннях не визначають розмір державних та приватних часток, чи збереже держава мажоритарний пакет акцій цих підприємств. Це все може призвести до непропорційного перерозподілу активів у межах акцій «спільних підприємств».

Законодавча неврегульованість нормативних актів «Земельний кодекс України» [335], «Водний кодекс України» [200] та Закону України «Про морські порти» [202] щодо земель водного фонду, зайнятих водою та акваторій портів, призвело до неоднозначного тлумачення судами стосовно земельних ділянок і, як наслідок, незаконне використання акваторій портів. Тому розпорядниками земель під акваторією морського порту можуть бути як органи

державної влади, так і органи місцевого самоврядування, які передають земельні ділянки будь-якому суб'єкту господарювання без узгодження з планами розвитку морського порту, навіть не виконуючи нормативних вимог Кодексу торговельного мореплавства України.

Відсутність вертикальної законодавчої та адміністративної узгодженості у цьому випадку та, в більшості випадків, відсутність узгодженості інтересів власників або користувачів земель призводить до неефективного використання земель навколо портової території. Наприклад, існують ділянки, які тривалий час не використовуються за призначенням, що, як наслідок, зменшує площі для довгострокового розвитку морського порту і не гарантує довгострокового впровадження програм розвитку як морських портів, так і морської транспортної інфраструктури загалом.

До того ж межі акваторій 13 вітчизняних морських портів визначаються відповідними рішеннями Кабінету Міністрів України. Наразі жоден морський порт не має офіційно затверджених меж власних територій. Ця ситуація ускладнює застосування Закону «Про морські порти» [202], оскільки більшість його норм щодо територіальних відносин побудовані з урахуванням існування портових територій. Як результат, реалізація інвестиційних проектів з будівництва морських терміналів чи окремих об'єктів морської транспортної інфраструктури ускладнюються, а також стає неможливим досягнення ДП «АМПУ» ще однієї цілі – розвитку морської інфраструктури. Впровадження моделі управління «порт-лендлорд» в Україні наразі є нездійсненою, а початок її реалізації можливий лише за умови суттєвих змін у відповідному законодавстві України, зокрема, законодавчого закріплення права проектування та будівництва з адміністраціями морських портів, здійснення інших видів робіт в межах акваторії морського порту за попередньою згодою ДП «АМПУ».

На підставі усього вищезазначеного можна зробити висновок, що у зв'язку з інтеграцією України до ЄС, як територіально, так і законодавчо (Угода про асоціацію з ЄС), а також впровадження моделі управління «порт-лендлорд» та створення мережі кластерів (Стратегія розвитку морських портів України на

період до 2038 року [260]), необхідно реалізувати такі етапи реформування морської транспортної інфраструктури: по-перше, встановити єдиний контроль над портовою власністю; а, по-друге, перетворити ДП «АМПУ» не тільки юридично, а й за допомогою інституційних засобів в державний орган, що має повноцінні повноваження та інструменти для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України загалом.

Наступним елементом забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури на макrorівні є впровадження інноваційних систем логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності. Так у країнах Європи реалізується форма «Єдине вікно», яка функціонує у морських портах: Гамбург (Німеччина), Роттердам (Нідерланди), Фелікстоу (Велика Британія), Гавр та Марсель (Франція), Антверпен (Бельгія), Барселона та Більбао (Іспанія) тощо. На їх базі створена Міжнародна асоціація систем портових співтовариств (The International Port Community Systems Association – IPCSA), метою якої є спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються до морського транспорту, шляхом електронної передачі інформації та впорядкування процедур звітності. Так «Єдине вікно» підвищує ефективність перевезення вантажів морським транспортом, експедиторської та логістичної діяльності у країнах ЄС [336]. Досвід морських портів Європи показує, що електронний обмін даними у системі портового співтовариства усуває суб'єктивне втручання у функціонування зовнішньої торгівлі, пришвидшує транспортний процес та усуває передумови корупції. Морські європейські порти оснащені системами Управління інформаційною системою руху судна (VTMIS) і інформаційною системою SafeSeaNet, а також надають E-Maritime послуги.

Контроль руху суден та інформаційна система SafeSeaNet в Україні можуть стати підґрунтям для усіх відповідних інформаційних засобів на морі, що гарантуватиме технічну та громадську безпеку морського транспорту, а також охорону навколишнього середовища від забруднення, що спричинено

судами. Це суттєво сприятиме створенню спільного середовища для обміну інформацією з метою спостереження за морською територією та просуванню єдиного морського простору. Згідно з Угодою про асоціацію України з ЄС, нашій країні необхідно імплементувати директиви ЄС: Директива 2000/59/ЄК Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове обладнання з приймання відходів з суден та залишків вантажу та Директива 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства [245], які регламентують створення національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи «Національного єдиного вікна» (National Single Window). Проте Міністерство інфраструктури України, порушуючи вимоги цих Директив без юридичної підстави необґрунтовано змінило термін «Національне єдине вікно» на Українське національне морське єдине вікно (УНМЄВ) за умови, що УНМЄВ з'єднує системи SafeSeaNet та інші електронні системи. З огляду на це, ні в Угоді про асоціацію, ні в Директивах ЄС 2000/59 та 2010/65, ні в планових документах України щодо імплементатії цих директив немає зобов'язань створення продукту як інформаційної системи «Морське єдине вікно». В українських планових документах усі види понять, що містять в назві словосполучення «єдине вікно», використовуються у значенні «інформаційна система». Це очевидна помилка, допущена при плануванні заходів щодо імплементатії Директиви ЄС № 2010/65, виходячи з цього, продукт – інформаційна система «Морське єдине вікно» не має будь-яких формальних прототипів з директив ЄС, реалізація яких задекларована в пояснювальній записці до проекту резолюції [337].

Розвиток інформаційних технологій дозволить підвищити якість надання послуг та перейти до міжнародних стандартів з обробки вантажопотоків. Тому впровадження даних інформаційних систем, буде об'єднувати усіх суб'єктів з транспортування вантажів морським транспортом: уряд, вантажовідправників,

вантажодержувачів, ДП «АМПУ», експедиторів, наземних перевізників, митниць, стивідорів тощо.

Варто внести зміни до законодавства України та здійснити організаційні заходи щодо функціонування національної системи «Національне єдине вікно» для обміну інформацією про морські перевезення SafeSeaNet, які забезпечать організацію усіх необхідних формальностей та подання необхідної документації в електронному форматі, включаючи декларацію на вантаж, митні та інші документи, завдяки чому кількість служб контролю, час та ціна реєстрації вантажів і, як наслідок, несанкціоновані платежі будуть зменшені (рис. 3.4)

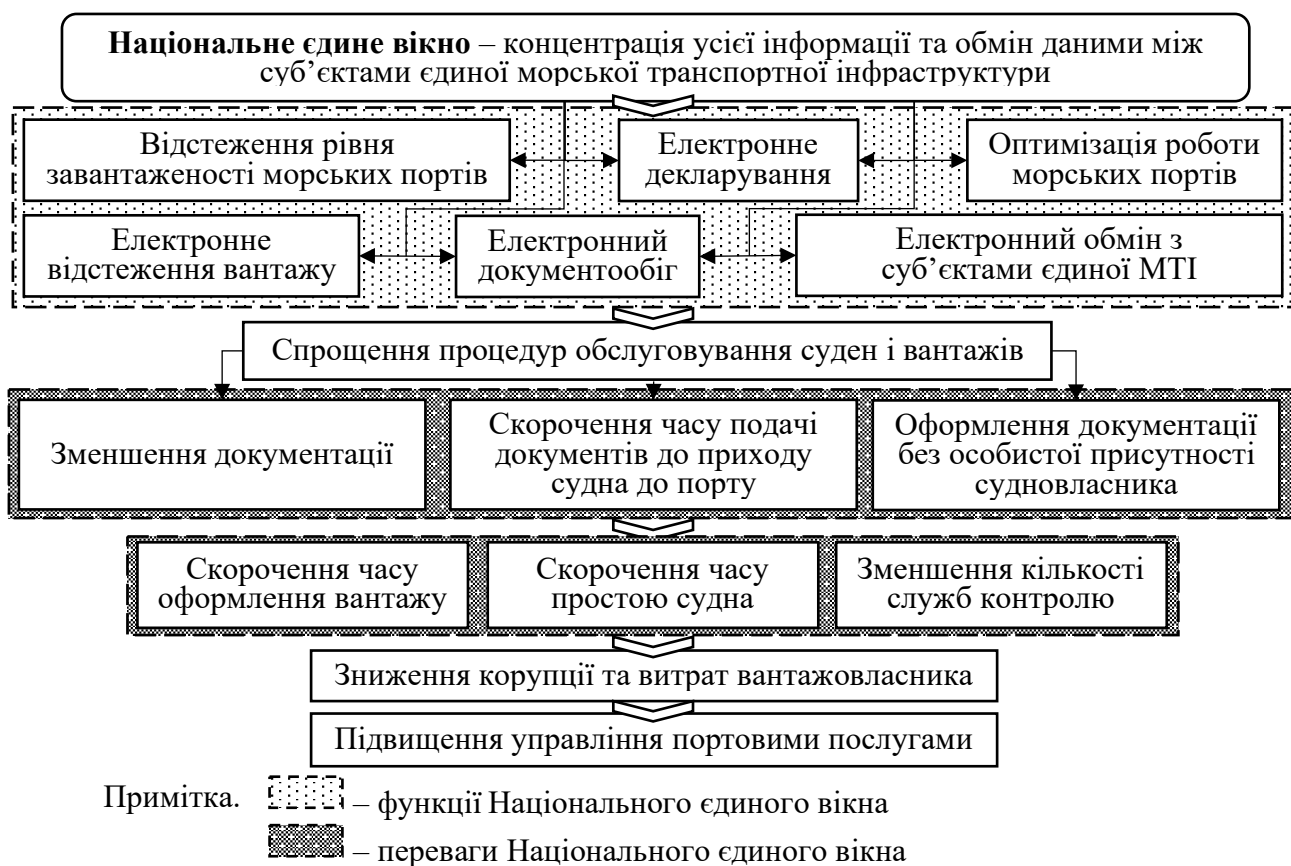


Рис. 3.4. Функції та переваги створення Національного єдиного вікна для морської транспортної інфраструктури України

Джерело: складено автором на основі [245; 260; 337]

На підставі проведеного дослідження, можливо відмітити, що забезпечення конкурентоспроможності як морськими торговельними портами,

так і морської транспортної інфраструктури України загалом не відповідає міжнародній практиці й малоімовірно є економічно обґрунтованою. Тому спираючись на європейський досвід розвитку морської транспортної інфраструктури та з огляду на те, що Україна підписала Угоду про асоціацію з ЄС, а також орієнтуючись на Стратегію розвитку морських портів на період до 2038 [260] року та Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року [250] сформульовано концептуальні засади підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції (рис.3.5).

Головними стратегічними пріоритетами підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України мають стати:

- 1) координація функцій міністерств та місцевих органів виконавчої влади, які регулюють морську діяльність;
- 2) посилення міжрегіональної кооперації між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у сфері сприяння розвитку транспорту та стимулювання розвитку транспортної інфраструктури;
- 3) створення регіональних логістичних центрів у ключових морських транспортних вузлах з метою оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портів кластерів, які поєднують підприємства різних видів діяльності, пов'язаних з перевалкою та обробкою вантажів, а ще із різними сервісними послугами стосовно вантажів, суден та портів;
- 4) покращення митно-тарифної політики з метою залучення транзитних вантажопотоків (зменшення тарифів на перевезення залізничним транспортом, спрощення процедури митного оформлення тарифних вантажів);
- 5) покращення організації охорони та супроводу товарів, які транспортуються транзитом через митну територію України, розробка та введення економічно обґрунтованих тарифів;

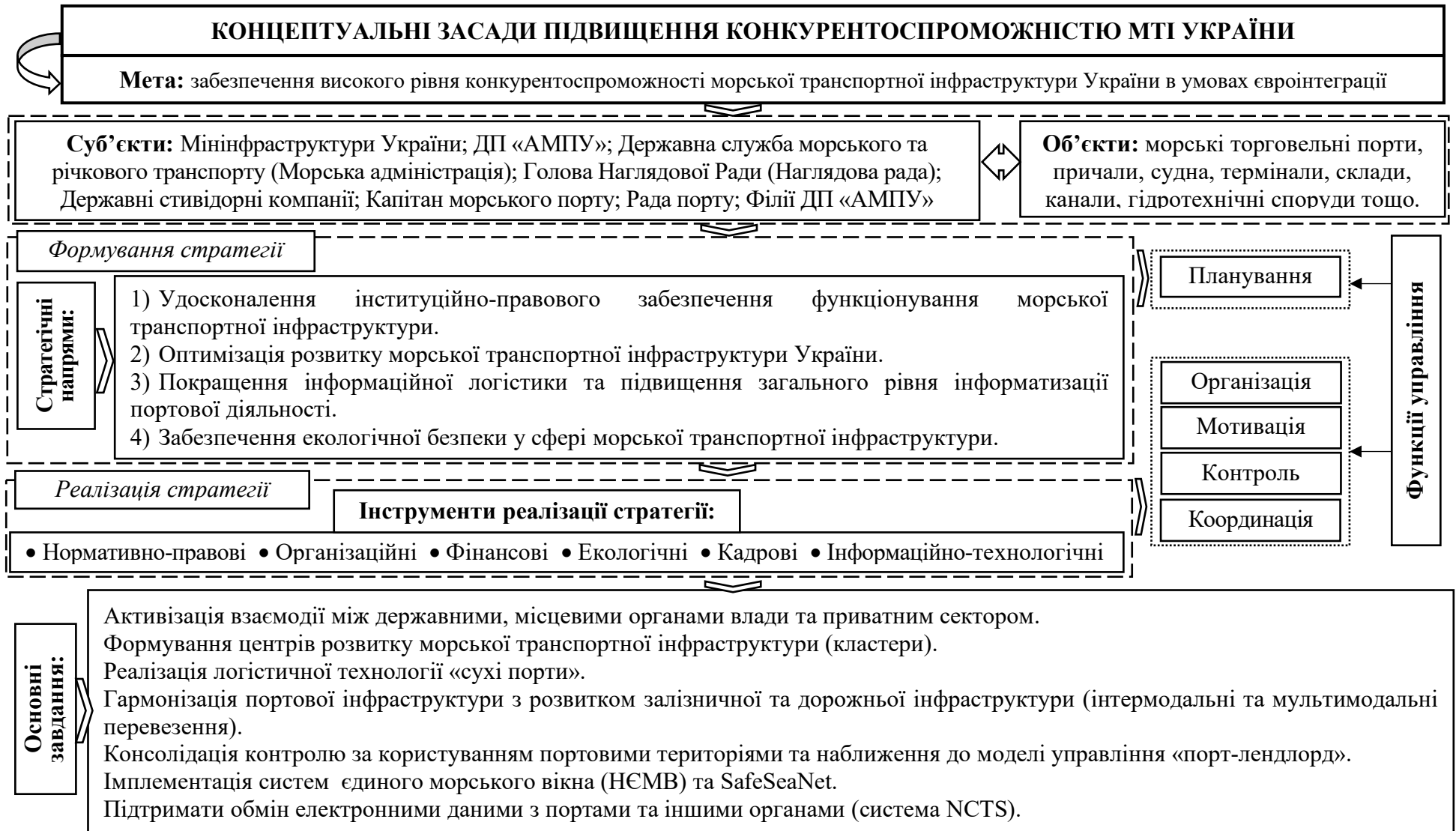


Рис. 3.5. Концептуальні засади підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції

Джерело: складено автором

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

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

8) створення ефективної інфраструктури суднобудівною та судноремонтною індустрією через створення регіональних кластерів.

Також на підставі сформованої концепції підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України необхідно визначити засоби вирішення завдань та впорядкувати їх відповідно до функцій управління. Так на стадії формування стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури реалізується функція планування, яка шляхом складання коротко-, середньо- та довгострокових планів та програм, що мають оперативний, тактичний та стратегічний характер, визначає цілі і способи їх досягнення щодо:

- підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, морських торговельних портів як частини морської транспортної інфраструктури, а також її розвиток, будівництво, реконструкція та модернізація;

- розвитку вітчизняної транспортної мережі (міжнародних транспортних коридорів) в Україні відносно морських торговельних портів України;

- залучення інвестицій для здійснення проектів розвитку, модернізації, реконструкції та будівництва у морських портах, як елемента морської транспортної інфраструктури, у тому числі на умовах концесії;

- фінансування державних підприємств та господарських структур, які належать до Міністерства інфраструктури України;

- заходів реалізації державного нагляду за морським транспортом;
- заходів стосовно реформування морської транспортної інфраструктури в рамках здійснення програм міжнародної співпраці у сфері розвитку європейської транспортної системи та транскордонної співпраці;
- регіональних та місцевих заходів соціального та економічного розвитку, учасниками яких є морські порти;
- підготовки та перепідготовки трудових кадрів у сфері морської транспортної інфраструктури;
- розвитку внутрішньої логістики морських портів, комп'ютеризації та інформатизації портової галузі як складової морської транспортної інфраструктури України.

Основою для реалізації функції планування повинні бути принципи державного прогнозування та розробки програм економічного та соціального розвитку, які визначені Законом України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» [338]: цілісність, об'єктивність, науковість, гласність, самостійність, рівність, дотриманість загальнодержавних інтересів.

На стадії реалізації стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України реалізуються функції організації та мотивації, контролю та координації.

Так функція організації полягає у створенні організаційного механізму. Призначення цієї функції полягає у формуванні керованої та системи, що керує, а також встановленні зв'язків між ними. Спеціального значення функції організації надають, по-перше, поділ компетенцій господарської діяльності у морській транспортній інфраструктурі України, що забезпечується Законом України «Про морські порти України» [202], а, по-друге, завдання забезпечення розвитку морської транспортної інфраструктури як елемента транспортної інфраструктури України, що є частиною міжнародних транспортних коридорів в рамках програм міжнародного співробітництва України. Зміст даної функції можна структурувати за такими напрямками:

- сприяння формуванню та консеквентному розвитку нових організаційних форм взаємодії українських морських портів як частини інтегрованих територіальних та галузевих структур (транспортних, транспортно-логістичних, кластерів, стратегічних альянсів тощо);

- оптимізація співпраці Міністерства інфраструктури України з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади у процесі затвердження законопроектів, інших законодавчих актів, що подаються на затвердження іншими міністерствами та центральними органами виконавчої влади (ЦОВВ), підготовка висновків та пропозицій законопроектів, інших законодавчих актів, що подаються на розгляд Кабінету Міністрів України та законопроектів, що подаються до Верховної Ради України іншими суб'єктами права законодавчої ініціативи;

- вдосконалення організації взаємодії з іншими міністерствами та відомствами у ході формування та реалізації державної політики у сфері морського транспорту, розвитку, модернізації, будівництва та реконструкції морського транспорту, безпеки судноплавства, забезпечення навігаційно-гідрографічного судноплавства, торговельного мореплавства;

- організація виконання зобов'язань України перед міжнародними морськими та транспортними організаціями, асоціаціями та установами, членом яких є Україна, а також міжнародних угод у цій галузі;

- визначення структури управління розвитком морської транспортної інфраструктури, створення, реорганізація органів управління, установ та підприємств;

- затвердження порядку та інструкцій з організації та експлуатації об'єктів морської транспортної інфраструктури, зокрема, у питаннях: техніко-технологічного та науково-інноваційного розвитку, інвестиційної підтримки; обліку та контролю за надходженням зборів, зменшенням шкідливого впливу морського транспорту та портової діяльності на навколишнє середовище, кадрового забезпечення портової діяльності тощо.

Функція координації, як забезпечення узгодженості дій у роботі державних структур на всіх рівнях, встановлення нових, підтримка та вдосконалення наявних зв'язків між ними, забезпечує гармонізацію дій між державними структурами для ефективного вирішення завдань щодо підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. Основним змістом функції координації є:

- участь державних органів влади в рамках закону, у створенні та реалізації єдиної економічної, тарифної, інвестиційної, кредитної, соціальної політики у сфері морської транспортної інфраструктури, а також у формуванні в межах компетенції пріоритетів розвитку науки та техніки та інноваційно-інвестиційної політики щодо розвитку морської транспортної інфраструктури;

- координація та послідовне забезпечення заходів щодо підготовки єдиної транспортної системи України до стійкої експлуатації, технічного покриття, реконструкції найважливіших об'єктів та споруд єдиної транспортної системи України з урахуванням ролі та місця морських портів.

Функція контролю. Сутність даної функції полягає у зборі, зберіганні, обробці, реєстрації, систематизації даних, які надходять до державних установ з метою контролю функціонування морської транспортної інфраструктури України, а також виявлення недоліків та своєчасне їх виправлення шляхом коригування дій держави. Здійснення функції контролю покладена на Міністерство інфраструктури України та ДП «Адміністрація морської транспортної інфраструктури», можна структурувати за наступними напрямками:

- контроль та моніторинг здійснення фінансових заходів: підприємств, які належать до Міністерства;

- контроль використання коштів від сплати портових тарифів та зборів (крім використання коштів від сплати адміністративного збору), зборів плати за прохід суден через шлюзи, моніторинг та аналіз динаміки обробки вантажів у морських портах, зборів плати за реєстрацію суден у Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України, за внесення змін до раніше

зроблених в них записів, за видачу суднових документів, узгодження реєстру суден, здійснення внутрішнього аудиту та інші види фінансового контролю;

- контроль ведення Державного суднового реєстру України та Суднової книги України та інших реєстраційних документів на морському транспорті;

- контроль за виконанням вимог, інструкцій, правил, положень, процедур, затверджених Міністерством інфраструктури України в межах своїх повноважень у сфері морської транспортної інфраструктури.

Головним напрямом реалізації функцій управління морської транспортної інфраструктури України має бути нормативно-правове регулювання. Нормативно-правові акти, видані органами державної влади зі спеціальним статусом, визначаються в межах їх компетенції, але їх дія може перевищувати відомчі питання та належать до широкого кола осіб. Стандарти та технічні вимоги як нормативні акти повинні стати одним із найважливіших елементів нормативно-правового регулювання розвитку морської транспортної інфраструктури України. Перші полягають у встановленні для загального та неодноразового використання правил, принципів або характеристик стосовно портової діяльності та її результатів, спрямованих на досягнення найкращого ступеня організованості у даній сфері, а другі – для встановлення технічних вимог, яким повинні відповідати процес або послуга, що надаються суб'єктами морської транспортної інфраструктури та визначати процедури, за допомогою яких можна встановити, чи виконуються ці вимоги [339]. На підставі чіткого диференціювання адміністративно-комерційної діяльності державних органів у сфері морської транспортної інфраструктури такі важелі регулювання розвитку морської транспортної інфраструктури України, як: бюджетна та фінансова політика, інвестиційна та інноваційна політика, економічна політика, транспортна політика, кластерна політика України набувають особливого значення.

Таким чином, Україна суттєво відстає від провідних морських держав у організації морської транспортної інфраструктури, тому для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України варто

вирішити низку питань: чітке розмежування завдань між державними органами у сфері МТІ; оптимізація кількості адміністрацій, шляхом формування кластерів, що призведе до скорочення витрат на утримання адміністративно-управлінського персоналу та покращить прийняття ефективність рішень з розвитку МТІ; підвищення раціональності використання портових земельних ділянок; стимулювання впровадження інформаційно-логістичних систем, які зумовлять підвищення якості надання послуг та перехід до міжнародних стандартів з обробки вантажопотоків тощо.

3.2 Обґрунтування стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в умовах євроінтеграції

Україна як суверенна європейська країна набуває особливого значення як морська держава, на підставі просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі у 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. Для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в Україні, потрібно визначити та обґрунтувати стратегічні напрями з модернізації та реструктуризації морської транспортної інфраструктури, за допомогою інвестиційної та податкової підтримки, вдосконалення державного регулювання морської діяльності та морської транспортної інфраструктури України через запровадження перспективних здобутків науково-технічного прогресу, технологічних та організаційних інновацій, сприяння сталості зовнішньоекономічних інтересів суб'єктів морської галузі України на світовій арені.

Спираючись на концептуальні засади підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в

умовах євроінтеграції (підрозділ 3.1), визначимо стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції (рис. 3.6).

Запропоновані ключові стратегічні напрями у своїй сукупності створюють логічно-структуровану послідовність дій з генерування підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури з урахуванням всеосяжної тенденції розвитку у сфері морських транспортних перевезень та євроінтеграційної спрямованості України.

1. Удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування морською транспортною інфраструктурою.

Розробка та упорядкування нормативно-правової бази у морській транспортній інфраструктурі України, стане підґрунтям для чіткого регулювання повноважень органів державної влади з врегулювання та розвитку морських портів та портової інфраструктури, вдосконалення організаційної структури уряду для забезпечення державної підтримки підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Метою впровадження інституційно-правового стратегічного напрямку є формування ефективної інституційно-правової бази для розвитку морської транспортної інфраструктури України, яка відповідає європейським та сучасним світовим стандартам для забезпечення її функціонування.

Інституціонально-правове забезпечення функціонування морської транспортної інфраструктури повинно передбачати:

- лобіювання інтересів морської транспортної інфраструктури України на міжнародному ринку транспортних послуг;
- встановлення сприятливих режимів діяльності для вантажовласників та судновласників з метою стимулювання збільшення товарних потоків;
- захист суб'єктів МТІ від недобросовісної конкуренції;
- координування інтересів як адміністрацій морських портів, так і місцевих органів влади та налагоджування взаємовигідної співпраці між ними.

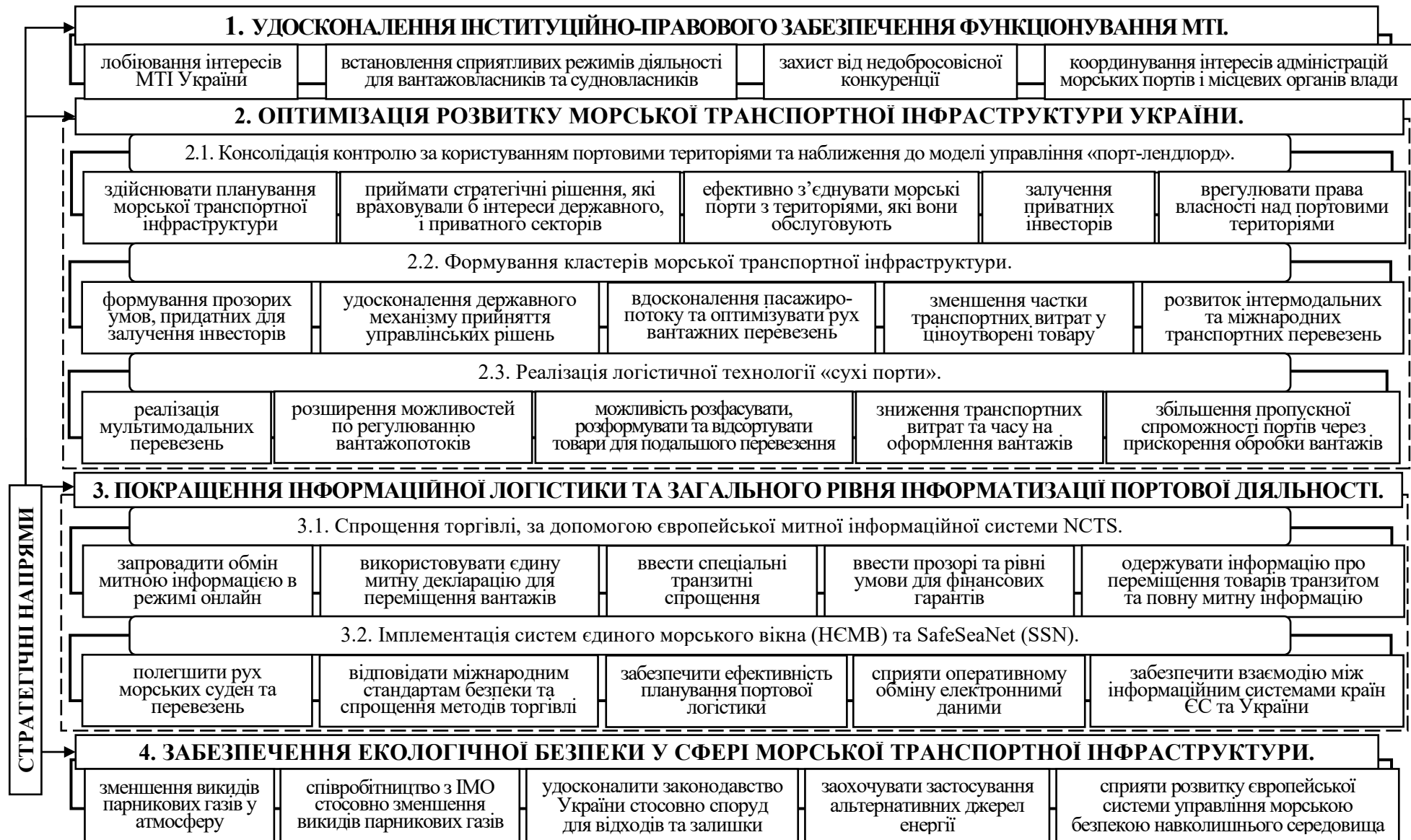


Рис. 3.6. Конфігурація стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України

Джерело: складено автором

2. Оптимізація розвитку морської транспортної інфраструктури України.

2.1. Консолідація контролю за користуванням портовими територіями та наближення до моделі управління «порт-лендлорд».

Головним етапом оптимізації управління морською транспортною інфраструктурою України на мікрорівні є перехід до моделі управління морськими портами – «порт-лендлорд».

Перехід до моделі управління «порт-лендлорд» надасть можливість як державі, так і морській транспортній інфраструктурі:

1) здійснювати планування морської транспортної інфраструктури та надавати послуги (обробки вантажу, обслуговування судів тощо), що дозволить Україні уникнути диспропорції між попитом та пропозицією, а також приймати стратегічні рішення, які враховували б інтереси як державного, так і приватного секторів;

2) врегульовувати права власності над портовими територіями, що надасть змогу розробляти політику використання земель, послідовне планування та комплексний розвиток як морських портів, так і морської транспортної інфраструктури загалом;

3) більш ефективно з'єднувати морські порти з територіями, які вони обслуговують, з використанням автомобільного та залізничного сполучення, а також внутрішніх водних шляхів;

4) більш ефективно залучати приватні інвестиції внаслідок кращого управління конкурентними, правовими, земельними, екологічними, соціальними та іншими ризиками, які зобов'язана насамперед брати на себе держава.

2.2. Формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури (кластери).

Наступним стратегічним напрямом підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС є

створення кластерів, які являють собою центри розвитку морської транспортної інфраструктури України.

Оскільки ключовими центрами розвитку морської транспортної інфраструктури України є морські торговельні порти, то головна перевага кластеризації морських портів полягає в тому, що це дозволить морським портам підвищити свою роль та розширити сферу впливу у логістичній та транспортній інфраструктурі. Створення центрів розвитку морської транспортної інфраструктури – це один із напрямків сталого розвитку, який забезпечить адекватне використання ресурсів, зменшить перевантаження, а також підвищить здатність морських торговельних портів вирішувати проблеми, зокрема шляхом оптимізації наявного інфраструктурного потенціалу.

Об'єднання морських торговельних портів у центри розвитку морської транспортної інфраструктури з метою розвитку є доцільним в Україні, з огляду на географічне розташування та історичний взаємозв'язок морських портів.

Політика України у сфері кластеризації знаходиться на стадії формування та юридичної консолідації, не забезпечує конкретних результатів створення та діяльності кластерів у будь-якій галузі. Закордонний досвід та значна кількість національних морських торговельних портів, а також географічна близькість мають стати підґрунтям створення проекту промислових кластерів на базі морських портів України, використовуючи державну інтервенційну політику, тобто уряд України бере на себе відповідальність за подальший розвиток центрів розвитку морської транспортної інфраструктури шляхом надання трансфертів, субсидій та інших активних інструментів регулювання.

В Україні механізм формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури, може бути репрезентований як послідовна реалізація етапів: призначення регіональної морської адміністрації; прийняття Закону України «Про кластери» та всебічний і узгоджений розвиток морських портів та їх інфраструктури.

Найефективнішим способом формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури є комплексний підхід, який координує місцевий,

регіональний, національний та міжнародний рівні підтримки створення центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України (рис. 3.7), активне використання форм державно-приватного партнерства (наприклад концесія) відносно акваторії та морських портів, залучення інновацій для розвитку економіки морських регіонів.

Алгоритм формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури повинен містити: опис цілей та оцінку інвестиційної діяльності в регіоні; оцінку рівня та прогноз розвитку регіонального морського комплексу; ідентифікацію потенційних учасників та кластерну модель; формування органу управління центром розвитку МТІ; фінансову та законодавчу підтримку формування центру розвитку МТІ.



Рис. 3.7. Підтримка формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України за рівнями управління

Джерело: складено автором на основі [340; 341, с. 53]

Взаємовигідне співробітництво між підприємствами, науково-дослідними організаціями, навчальними закладами та місцевими органами влади є підґрунтям ефективного функціонування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури, що сприятиме мультиплікативному ефекту на шляху реалізації національних інтересів України. Ефективне групування морських портів та суміжних підприємств потребує вдосконалення нормативно-правової бази, розробки та прийняття відповідних документів та програм, залучення відповідних наукових, освітніх та адміністративних структур щодо розробки рекомендацій, формування належного кадрового, організаційного та інформаційного забезпечення.

Наразі українські морські порти є єдиним засобом для ряду виробників (зокрема, з Європи) для перевезення вантажів. Географічна близькість до них виступає основним критерієм у виборі постачальника послуг з перевезень. У поєднанні із замовленнями національних виробників це привело до формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури. Морська транспортна інфраструктура в Україні представлена 13 морськими торговельними портами: Білгород-Дністровський МП, Бердянський МП, Ізмаїльський МП, Маріупольський МП, Миколаївський МП, Одеський МП, Спеціалізований МП «Ольвія», МП «Південний», Ренійський МП, Скадовський МП, МП «Усть-Дунайськ», Херсонський МП та МП «Чорноморськ».

На нашу думку, українські порти можна згрупувати у 4 центри розвитку морської транспортної інфраструктури за територіальним критерієм (Одеський, Дунайський, Миколаївський, Азовський), оскільки морські порти знаходяться відносно близько один від одного, мають суміжні під'їзні шляхи тощо. Також згруповані порти обробляють однакові види вантажу, що провокує внутрішню конкуренцію між ними, а об'єднання їх у центри розвитку МТІ дозволить ефективно використовувати портові потужності кожного морського порту (рис. 3.8).

Наразі вже існує достатньо передумов для створення центрів розвитку морської транспортної інфраструктури, оскільки представлені центри розвитку

характеризуються сприятливими економічними та географічними положеннями, високим транзитним потенціалом та наявністю потужних морських комплексів (Додаток Т, табл. Т.1).

До Одеського центру входять чотири порти: «Південний», Одеса, Чорноморськ та Білгород-Дністровський. Це один з найбільш значущих центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України, оскільки на частку цього регіону припадає приблизно 68,5% усього вантажообігу українських морських торговельних портів (рис. 3.9) [261].

Наступним центром за часткою вантажообігу є Миколаївський – 23,3%. У гирлової частини найбільших українських річок Дніпра та Південного Бугу знаходиться група морських торговельних портів – Миколаїв, Херсон, «Ольвія» та Скадовськ [261].



Рис. 3.8. Центри розвитку морської транспортної інфраструктури України за територіальним критерієм

Джерело: складено автором

На північному узбережжі Азовського моря розташовані морські торговельні порти Бердянськ та Маріуполь, які можна об'єднати в Азовський

центр розвитку МТІ. Так за 2020 р. вантажообіг даного центру склав 5,8% від загальної кількості [272].

Останнім за часткою вантажообігу є Дунайський центр розвитку МТІ, який за 2020 р. обробив лише 2,55% від загальної кількості вантажообігу. До даного центру входять група морських торговельних портів – Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайський [261], які розташовані у низов'ях Дунаю.

Представлене групування суттєво змінює зміст національної політики у сфері морської транспортної інфраструктури України, оскільки зусилля Міністерства інфраструктури України будуть направлені не на сприяння окремим підприємствам у галузі, а на розробку системи відносин між суб'єктами господарювання та державними установами.

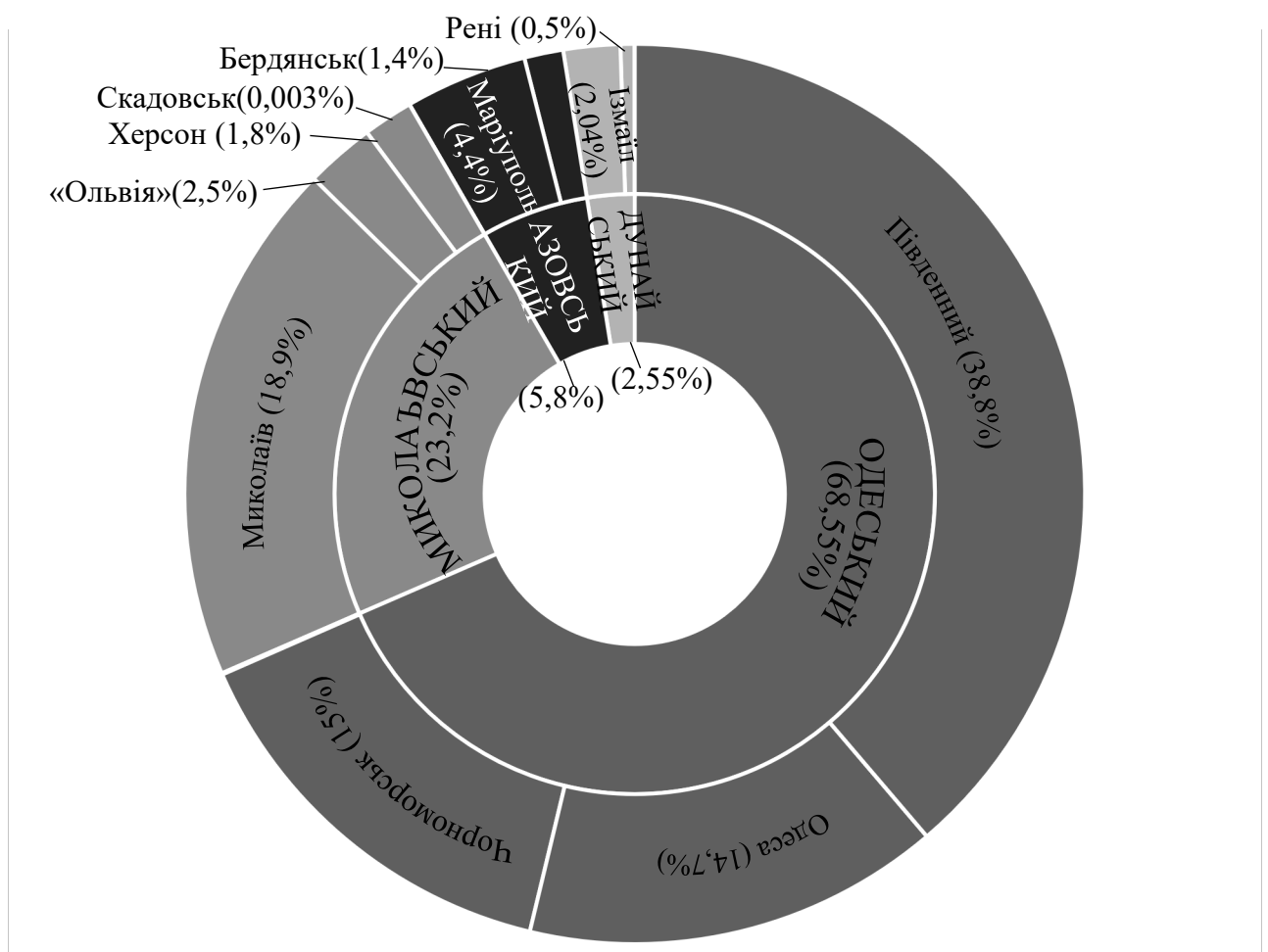


Рис. 3.9. Частка вантажообігу морських торговельних портів за 2020 рік

Джерело: складено автором на основі [261; 270 – 272]

Отже, групування на центри розвитку морської транспортної інфраструктури України, не тільки підвищить рівень конкурентоспроможності даної галузі, але й сприятиме створенню більш прозорого механізму співробітництва для всіх його головних суб'єктів, тобто морських торговельних портів. Зважаючи на це, впровадження кластерної політики у морській транспортній інфраструктурі надасть такі переваги:

1) удосконалення державного механізму прийняття рішень центральним органом виконавчої влади у сфері морської транспортної інфраструктури та підвищення ефективності цього процесу;

2) формування прозорих умов, придатних для залучення інвесторів та роботи приватного сектору у морській транспортній інфраструктурі;

3) забезпечення можливості впорядкувати пасажирські потоки та оптимізація руху вантажних перевезень «від дверей до дверей»;

4) покращення взаємодії морської транспортної інфраструктури з іншими видами транспорту, формування інтермодальних та мультимодальних міжнародних транспортних перевезень;

5) посилення спеціалізації, поліпшення якості послуг, зменшення витрат на обслуговування об'єктів морської транспортної інфраструктури;

6) забезпечення потреб економіки України у вантажних перевезеннях, через зменшення частки транспортних витрат у ціноутворенні товару.

Визначення напрямів підвищення конкурентоспроможності центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України у роботі запропоновано проводити на основі результатів регресійного аналізу, за допомогою програмного продукту STATISTICA 10.0 (модуль Multiple Regression). Основні етапи формування системи оцінки представлені на рисунку 3.10.

I ЕТАП. Визначення специфікації моделей, необхідних для прийняття обґрунтованих рішень: відбір факторів та вибір рівнянь регресії.

У якості результуючої змінної доцільно використовувати, як свідчить проведений аналіз (розділ 2, підрозділ 2.3), такий субіндекс, як: ефективність

послуг морських портів (за методикою WEF) (y), який характеризує частоту, пунктуальність, швидкість, ціну послуг у морських портах.

У якості факторних ознак, вважаємо за доцільне класифікувати параметри морської транспортної інфраструктури за трьома напрямками та визначення показників складових діяльності морських центрів за наступними напрямками:

- фінансові показники: ЧД – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (x_1), С – собівартість реалізованої продукції (x_2), ВП – валовий прибуток (x_3), Поп – прибуток від операційної діяльності (x_4); EBITDA – аналітичний показник, що дорівнює обсягу прибутку до вирахування витрат за відсотками, сплати податків та амортизаційних відрахувань (x_5), Пч – чистий прибуток (x_6), $K_{\text{інв.}}$ – капітальні інвестиції (x_7);

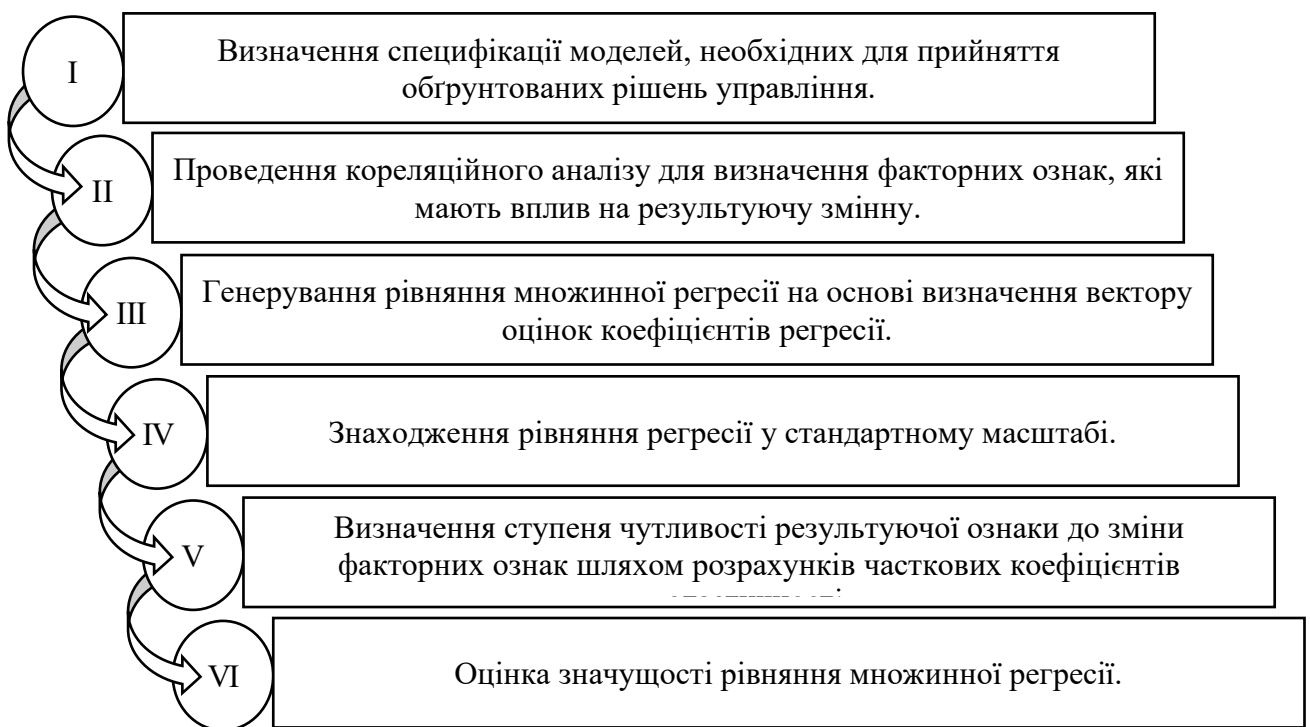


Рис. 3.10. – Етапи проведення регресійного аналізу центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України

Джерело: складено автором

- виробничі показники: $\sum_{\text{обр.суд.}}$ – кількість оброблених судів (x_8), $V_{\text{перероб.}}$ – обсяг переробленого вантажу (x_9), По – кількість перевезених пасажирів (x_{10});

- трудові показники: $\mu_{\text{ср.к.прац.}}$ – середньооблікова кількість працівників (x_{11}), $\mu_{\text{ср.зп.}}$ – середньомісячна заробітна плата (x_{12}).

З метою обґрунтування стратегій розвитку центрів МТІ України доцільно використовувати рівняння множинної регресії, що описує зв'язок результуючої ознаки (y) із: 1) $x_1, x_2, x_3, x_4, x_5, x_6, x_7$; 2) x_8, x_9, x_{10} ; 3) x_{11}, x_{12} .

Беручи до уваги наявні емпіричні дані щодо розвитку морської транспортної інфраструктури України, вимоги щодо кількості спостережень при побудові множинних рівнянь регресії, як фактографічну базу для побудови регресійних моделей доцільно використовувати дані морських торговельних портів України окремо та поєднати їх в залежності від об'єднання у центри розвитку. Вихідні данні представлені у додатку У (табл. У.1).

II ЕТАП. Аналіз кореляційного зв'язку між множиною показників оцінки функціональних складових (x_i) та результуючою оцінкою (y). Основною метою кореляційного аналізу є оцінка щільності зв'язку і перевірка статистичних припущень про наявність та тісноту зв'язку. При аналізі економічних явищ досліджуються зв'язки як між випадковими, так і не випадковими величинами, через те, що не всі чинники чинять вплив на економічні процеси. Тіснота зв'язку визначається за наступними критеріями (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Критерії визначення тісноти зв'язку

Критерії	$r_{yx} = 0$	$ r_{yx} \leq 0,3$	$0,3 < r_{yx} \leq 0,75$	$0,75 < r_{yx} \leq 1$
Характеристика	зв'язок між ознаками відсутній	щільність зв'язку низька	щільність зв'язку середня	щільність зв'язку висока

Джерело: складено автором на основі [299]

Кореляційний зв'язок між результуючою змінною (y) та факторними ознаками (x_i) функціонування центрів розвитку МТІ України представлений у додатку У (табл. У.2). Так в Одеському центрі ефективність послуг морських портів найбільшою мірою визначається показниками: чистий дохід (коефіцієнт кореляції складає 0,84), капітальні інвестиції (0,92), кількість оброблених судів

(0,97), обсяг переробленого вантажу (0,75). У Миколаївському – валовий прибуток (0,79), капітальні інвестиції (0,82), обсяг переробленого вантажу (0,93), кількість перевезених пасажирів (0,76). У Азовському – собівартість реалізованої продукції (0,91), EBITDA (0,82), кількість оброблених судів (0,72), обсяг переробленого вантажу (0,80). чистий дохід (0,74), капітальні інвестиції (0,68), кількість оброблених судів (0,75), кількість перевезених пасажирів (0,73). Стосовно трудових показників, тіснота зв'язку підтвердилася в усіх чотирьох центрах, так показник «середньооблікова кількість працівників» має зв'язок з результируючою зміною: в Одеському – 0,56, Миколаївському – 0,64, Азовському – 0,72, Дунайському – 0,82; середньомісячна заробітна плата: в Одеському – 0,66, Миколаївському – 0,74, Азовському – 0,81, Дунайському – 0,66.

III ЕТАП. Генерування рівняння множинної регресії на основі визначення вектору оцінок коефіцієнтів регресії $(X^T X)^{-1} X^T Y = y(x)$. Рівняння множинної регресії має вигляд:

$$y = a_0 + a_1 x_1 + \dots + a_p x_p + \varepsilon \quad (3.1)$$

де y – результирувальна змінна (залежна, яка пояснюється);

x_1, x_2, \dots, x_p – пояснюючі змінні (незалежні);

a_1, a_2, \dots, a_p – параметри;

ε – випадковий залишок.

Рівняння регресії свідчить про те, що при збільшенні тільки x_1 (при незмінних x_2, \dots, x_p) на 1 одиницю значення y зросте у середньому на a_1 одиниць (якщо при $a_1 \in \llcorner - \gg$, то y зменшиться), а при збільшенні тільки x_p (при незмінних $x_1, x_2 \dots$) на 1 одиницю значення y зросте у середньому на a_p . Отримані рівняння регресії для всіх альтернативних стратегій управління центрами розвитку МТІ подано у табл. 3.7.

IV ЕТАП. Знаходження рівняння регресії у стандартному масштабі. Для знаходження рівняння регресії у стандартному масштабі використовується формула:

$$t_y = \beta_1 t_{x_1} + \beta_2 t_{x_2} + \beta_p t_{x_p} + \varepsilon \quad (3.2)$$

де $t_y, t_{x_1} \dots t_{x_p}$ – стандартизовані змінні, які визначаються за формулою (3.3, табл. 3.7);

$\beta_1 \dots \beta_p$ – це стандартизовані коефіцієнти регресії, які знаходять за формулою (3.4, табл. 3.4).

Оскільки стандартизовані коефіцієнти можна порівнювати між собою, то можна визначитися із тим фактором, який є більш значим. Рівняння регресії у стандартному масштабі подані у таблиці 3.5.

Таблиця 3.4

Методика оцінювання стандартизованих змінних та стандартизованих коефіцієнтів регресії

Формула	Позначення	№ формули
$t_y = \frac{x - \bar{x}}{\sigma_x}$	σ_x – дисперсія змінних	3.3
$\beta_1 = b_1 \frac{\sigma_{x_1}}{\sigma_y}$		3.4

Джерело: складено автором на основі [349, с.21]

V ЕТАП. Визначення ступеня чутливості у до зміни за допомогою розрахунків часткових коефіцієнтів еластичності, які розраховуються за формулою [349, с. 82]:

$$E_i = b_i * \frac{\bar{x}_i}{y_{x_i}} \quad (3.5)$$

У залежності від значення $|E_i|$ робиться висновок про ступінь впливу x_p на результуючу ознаку. $|E_i| < 1$, то вплив x_p на результуючу ознаку незначний,

якщо $|E_i| > 1$ – значний. Часткові коефіцієнти еластичності для x_1, \dots, x_{12} подані у таблиці 3.5.

VI ЕТАП. Оцінка значущості рівняння множинної регресії передбачає:

6.1. Оцінку якості побудованої моделі на основі розрахунку коефіцієнту множинної детермінації за формулою [349, с. 86]:

$$R^2 = 1 - \frac{\sigma_e^2}{\sum (y_i - y_{cp.})^2} \quad (3.6)$$

де R^2 – коефіцієнт детермінації,

σ_e^2 – умовна дисперсія залежної змінної.

Чим ближче до 1 значення коефіцієнта детермінації, тим більше отримане рівняння регресії пояснює поведінку y .

6.2. Перевірку гіпотези про рівність «0» коефіцієнтів детермінації, обчислених за даними визначеної генеральної сукупності на основі F – критерія Фішера розраховується за формулою 3.7 [349, с. 72]:

$$F = \frac{R^2}{(1 - R^2)} * \frac{(n - m - 1)}{m} \quad (3.7)$$

де n – кількість спостережень,

m – кількість змінних.

Визначення табличного значення $F_{кр.}$ при ступенях свободи $k_1 = m$, а $k_2 = n - m - 1$. Перевірка виконання вимоги $F > F_{кр.}$: якщо вимога виконується, то коефіцієнт детермінації статистично значущий, рівняння регресії статистично надійне (його можна використовувати для прогнозу та подальшого аналізу); якщо ні – то отримане рівняння регресії не є статистично значущим, його не можна використовувати для прогнозу та подальшого аналізу. Інформація щодо результатів оцінки значущості рівнянь множинної регресії подана у таблиці 3.5. Усі результати реалізації регресійних моделей центрів розвитку МТІ України представлені у додатку Ф (табл. Ф.1 – Ф.12).

Таблиця 3.5

Результати проведення регресійного аналізу щодо підвищення конкурентоспроможності центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України

Змінні		x							
		Фінансові показники		Виробничі показники		Трудові показники			
у	Одеський	Центр	n = 5	ЧД (x ₁)	K _{інв.} (x ₇)	∑ _{обр.суд.} (x ₈)	V _{перероблю} (x ₉)	μ _{ср.к.прац.} (x ₁₁)	μ _{ср.зп.} (x ₁₂)
		Регресія		$y = 2,508290 + 0,000079x_1 + 0,000002x_7$		$y = 5,817859 - 0,000649x_8 + 0,005034x_9$		$y = -3,07776 + 0,00072x_{11} + 0,00002x_{12}$	
		Стандартизована регресія		$ty = 0,155742x_1 + 1,011454x_7$		$ty = -1,11797x_8 + 0,16203x_9$		$ty = 0,893406x_{11} + 0,591719x_{12}$	
		R ²		0,86137		0,98137		0,37933	
		E _i , E _i > 1		0,0794	1,178	-0,855	2,134	1,675	0,235
		F > F _{кр}		26,21 > 19		62,21 > 19		0,61 < 19	
	Миколаївський	Центр	n = 5	ВП (x ₃)	K _{інв.} (x ₇)	V _{перероблю} (x ₉)	Π _о (x ₁₀)	μ _{ср.к.прац.} (x ₁₁)	μ _{ср.зп.} (x ₁₂)
		Регресія		$y = 3,240416 - 0,000237x_3 + 0,000004x_7$		$y = -4,89207 + 0,18188x_9 + 0,00002x_{10}$		$y = 2,925003 + 0,001133x_{11} - 0,000018x_{12}$	
		Стандартизована регресія		$ty = -0,074287x_3 + 0,315338x_7$		$ty = 1,860536x_9 + 2,507591x_{10}$		$ty = 1,31414x_{11} - 1,14989x_{12}$	
		R ²		0,305		0,99303		0,49223	
		E _i , E _i > 1		-0,0146	2,0559	1,884	0,564	1,376	-0,242
		F > F _{кр}		21,97 > 19		142,47 > 19		0,96940 < 19	
	Азовський	Центр	n = 5	C (x ₂)	ЕВІТДА (x ₅)	∑ _{обр.суд.} (x ₈)	V _{перероблю} (x ₉)	μ _{ср.к.прац.} (x ₁₁)	μ _{ср.зп.} (x ₁₂)
		Регресія		$y = -815,909 + 1,820x_2 + 0,736x_5$		$y = 345,0016 - 0,4826x_8 + 151,9723x_9$		$y = -2763,88 + 0,74x_{11} + 0,04x_{12}$	
		Стандартизована регресія		$ty = 0,226170x_2 + 1,070792x_5$		$ty = -0,727463x_8 + 1,534409x_9$		$ty = 1,017193x_{11} + 0,233372x_{12}$	
		R ²		0,97452		0,85419		0,91419	
		E _i , E _i > 1		3,057	0,0362	-0,581	1,537	0,294	0,132
		F > F _{кр}		38,248 > 19		65,858 > 19		10,654 < 19	
	Дунайський	Центр	n = 5	ЧД (x ₁)	K _{інв.} (x ₇)	∑ _{обр.суд.} (x ₈)	Π _о (x ₁₀)	μ _{ср.к.прац.} (x ₁₁)	μ _{ср.зп.} (x ₁₂)
		Регресія		$y = 3,937352 + 0,006680x_1 + 0,000017x_7$		$y = 0,439045 + 0,000510x_8 + 0,000138x_{10}$		$y = 2,750457 + 0,000360x_{11} - 0,000006x_{12}$	
Стандартизована регресія			$ty = 1,30716x_1 + 1,28992x_7$		$ty = 0,525303x_8 + 0,228212x_{10}$		$ty = 0,837597x_{11} - 0,065959x_{12}$		
R ²			0,53151		0,55908		0,67565		
E _i , E _i > 1			0,9505	1,0829	1,866	1,045	0,226	-0,0397	
F > F _{кр}			26,1345 > 19		1,2680 < 19		2,0831 < 19		

Джерело: складено автором

На основі результатів регресійного аналізу, розрахованих коефіцієнтів еластичності можливо відзначити, що найбільший вплив на збільшення субіндекса «ефективність послуг морських портів» мають:

- в Одеському центрі – капітальні інвестиції (1,18%), кількість переробленого вантажу (2,13%) та середньооблікова кількість працівників (1,68%);

- у Миколаївському центрі – капітальні інвестиції (2,06%), кількість оброблених судів (1,88%), середньооблікова кількість працівників (1,38%);

- в Азовському центрі – собівартість реалізованої продукції (3,06%), кількість перероблено вантажу (1,54%);

- у Дунайському центрі – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (0,95%), капітальні інвестиції (1,08%), кількість оброблених судів (1,87%) та перевезено пасажирів (1,06%).

Визначено, що оптимальною стратегією підвищення конкурентоспроможності центрів розвитку МТІ України є збільшення фінансового забезпечення та показників виробництва. Збільшення частки фінансової складової доцільно реалізовувати внаслідок інвестицій, збільшення частки виробничої складової шляхом кількості оброблених судів та кількості перероблено вантажу.

Наступним кроком формування стратегії підвищення конкурентоспроможності окремого центру розвитку морської транспортної інфраструктури має стати проведення порівняльного аналізу представлених центрів, який переслідує три цілі: по-перше, виміряти й порівняти 4 українські морські центри; по-друге, показати основні характеристики та відмінності між ними; по-третє, шляхом використання інструменту виміру даних, що має як стратегічне, так і оперативне значення для цілей стратегії підвищення конкурентоспроможності.

Після загального представлення основних характеристик і рушійних сил, що лежать в основі кожного з центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України, інформація по окремому центру (кількісні та якісні

дані) систематизується, і проводиться оцінка поточного стану стосовно 7 активаторів: географічна концентрація; спеціалізація; актори кластеру; динаміка кластера і зв'язку: конкуренція і співпраця; критична маса; життєвий цикл кластеру; інновації (Додаток Ф, табл. Ф.13) [350].

На підставі цього можна представити передумови створення центрів розвитку морської транспортної інфраструктури в Україні за основними активаторами (Додаток Ф, табл. Ф.14).

Таким чином, узагальнюючи усе вище зазначене можемо запропонувати напрями підвищення конкурентоспроможності для кожного з центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України (Додаток Ф, табл. Ф.15).

Таким чином, запропонований інтегрований підхід до формування особливостей прийняття раціональних рішень, щодо підвищення конкурентоспроможності центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України, що синтезує вплив кількісних та якісних компонентів, базується на розподілі морської транспортної інфраструктури України на центри за географічною ознакою. Використання регресійного аналізу, надасть змогу дослідити вплив змін показників на зміну рівня субіндексу «ефективність послуг морських портів», а порівняльний аналіз дозволить визначити сильні та слабкі сторони кожного з центрів для формування ефективних рішень в рамках забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

2.3. Реалізація логістичної технології «сухі порти».

По-перше, логістична технологія «сухий порт» є привабливою для власників консолідованих товарів, які транспортуються у контейнері, оскільки неможливо розформувати контейнер у порту, адже потрібно дочекатися завершення митного оформлення усіма одержувачами. По-друге, «сухий порт» знаходиться біля транспортного центру, що є суттєвою перевагою для подальшого транспортування вантажу. По-третє, на території «сухого порту» мають знаходитися комерційні склади, де, якщо треба, оброблений товар можна розфасувати, розформувати та відсортувати для подальшого перевезення до

замовника. Також важливим для власників вантажу є те, що плата за зберігання вантажу у «сухому порту» є меншою, ніж у морському порту.

Проте логістична технологія «сухий порт» має низку недоліків таких, як: власник складу для зберігання імпортованих товарів повинен оформити як страхування, так і депозит та надати усі гарантії сплати мита; замовник, отримавши товар не в порту, а з терміналу, зобов'язаний буде оплатити вартість перевезення; невисока інформаційна безпека процесу оформлення вантажної документації на стадіях передачі прав насамперед між агентами судноплавних ліній та експедиторами; переорієнтування прикордонних митних постів для здійснення тільки транзитних функцій та перенесення розмитнення у «сухі порти».

Наразі в Україні вже реалізується логістична технологія «сухий порт» МТП «Одеса» спільно з ТОВ «Євротермінал», яка передбачає створення єдиного мультимодального логістичного центру. Даний проект, як один з елементів транспортно-логістичного ланцюга реалізується у двох напрямках: по-перше, як демпферна платформа для терміналів МТП «Одеса», а по-друге, як логістичний центр із широким спектром послуг (накопичувальний транзитний майданчик, на території якого здійснюється регулювання руху великовантажного транспорту, оформлення усіх видів вантажної документації, автоматична реєстрація транспорту у відповідних електронних базах порту і стивідорних компаній, безпечна автостоянка для вантажних автомобілів, сервіс для водіїв) (рис. 3.11).

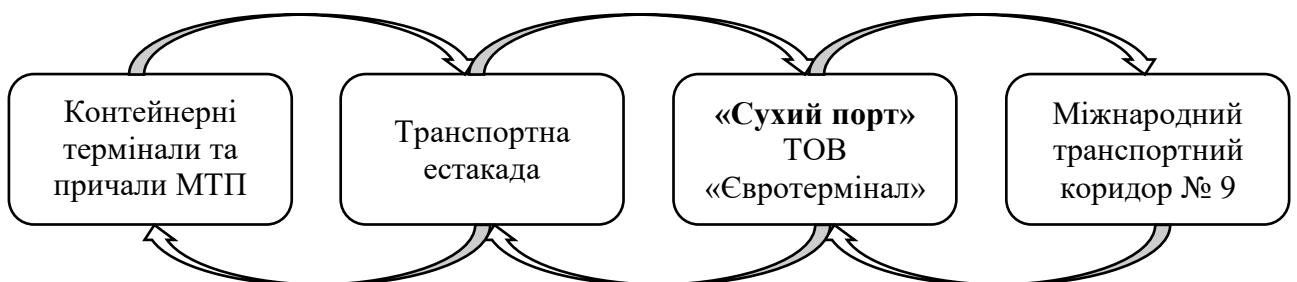


Рис.3.11. Транспортно-логістичний ланцюг з використанням логістичної технології «сухий порт» для МТП «Одеса»

Джерело: складено автором

Унікальною та перспективною перевагою логістичної технології «сухий порт» є виведення вантажних перевезень з/на безперервної естакади МТП «Одеса» на спеціальну автомобільну дорогу та залізничну гілку. Проте у 2017 р. Антимонопольний комітет України (Комітет) розглядав справу між ТОВ «Євротермінал» (Відповідач) та Асоціацією міжнародних експедиторів України (Заявник), які надають транспортно-експедиторські послуги у МТП «Одеса», відносно якої Відповідач «утримує монопольне становище на ринку послуг вантажних транспортних терміналів, що обслуговують імпортовані через МТП «Одеса» вантаж ...» [351]. Комітет постановив, що ТОВ «Євротермінал» «займало монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг, пов'язаних з обслуговуванням (обробкою) вантажних транспортних засобів, без оплати яких заїзд в Одеський морський торговельний порт є неможливим, а не тих складових, в яких фактично є потреба в експедиторів (перевізників) і які фактично надаються ТОВ «Євротермінал» та споживаються експедиторами (перевізниками), наслідком чого є стягнення плати за фактично не надані послуги» [351]. Тому для запобігання подібних ситуацій варто внести зміни до Закону України «Про морські порти» [202] щодо визначення понять та механізму реалізації логістичної технології «сухий порт», що сприятиме стимулюванню їх створення та функціонування, не змінюючи їх цільове призначення.

Реалізація логістичного проекту «сухий порт» потребує досить великих інвестицій, тому до його реалізації повинні залучатися як державні, так і приватні структури, особливо ті, хто отримує максимальний економічний ефект від проекту – транспортні компанії, експедиторські та логістичні підприємства, а також великі вантажовласники [352, с. 402 – 403].

3. Покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності.

Системи інформаційної логістики, впроваджені у морській транспортній інфраструктурі України, покликані інтегрувати усіх учасників транспортних та вантажо-розвантажувальних процесів у єдиний інформаційний простір із

надання та доступу до інформації, яка використовується в технологічних процесах перевезення вантажу. Завданнями розвитку інформаційної логістики є інтеграція в транспортно-логістичну мережу Європейського Союзу, підвищення ефективності функціонування морського транспорту, експедиторської та логістичної діяльності.

З метою покращення конкурентних позицій України на світовому ринку морських перевезень варто якомога швидше впровадити зміни у функціонування морських портів для їх подальшого розвитку, особливо щодо використання сучасних логістичних та інформаційних технологій.

3.1. Спрощення торгівлі, за допомогою європейської митної інформаційної системи NCTS.

На території Європейського Союзу усі транзитні операції за умовами Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП (міжнародні дорожні перевезення)) [353], здійснюються з використанням Європейської митної інформаційної системи NCTS (Нова митна транзитна система) [354]. Дана система має суттєві переваги: скорочення часу обробки книжки МДП («документ митного транзиту, що дає право перевозити вантажі через кордони держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів або контейнерах зі спрощенням митних процедур» [355]) під час відкриття операції МДП у митниці виїзду та прикордонному відомстві в'їзду до ЄС; пришвидшення завершення операції МДП в ЄС, оскільки дані передаються між митницями електронними засобами; забезпечення контролю та безпеки перевезень.

Оскільки у 1994 році Україна ратифікувала Міжнародну конвенцію «Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року» [353] та у 2020 році прийняла закон «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [356], який передбачає впровадження європейської практики прозорих та надійних процедур, які будуть корисними для всіх українських учасників ланцюга постачання та фінансового сектору, а оновлена

митна служба зможе запровадити більш надійні процеси контролю транзитних вантажів через територію України. Цей Закон розроблений відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та є предметом зобов'язань України за програмою макрофінансової допомоги ЄС [357]. Закон вводить норми Конвенції про процедуру спільного транзиту в українське законодавство. Процедура приєднання до цієї Конвенції не є стандартною для країн-кандидатів. Спочатку слід впровадити та застосовувати принаймні один рік положення цієї Конвенції та систему NCTS на території України. Тільки тоді Україна зможе отримати офіційне запрошення приєднатися до Конвенції.

Учасниками Конвенції та системи NCTS є 35 країн європейського регіону – країни-члени ЄС, країни ЄАВТ, Туреччина, Македонія, Сербія. NCTS – це електронна система, яка дозволяє обмінюватися інформацією про етапи митного оформлення вантажів за допомогою електронних повідомлень у режимі реального часу та підвищувати ефективність системи аналізу ризиків [354].

Отже, інкорпорація до Конвенції та застосування системи NCTS дозволять Україні:

1) запровадити обмін митною інформацією в режимі онлайн (наразі обмін інформацією встановлений тільки з 11 державами та лише в обмеженому об'ємі);

2) одержувати інформацію про переміщення товарів транзитом та повну митну інформацію з різних джерел (від перевізників, імпортерів та експортерів);

3) використовувати єдину митну декларацію для переміщення вантажів з країни відправлення до країни призначення через треті країни за єдиними правилами (при переміщенні вантажу з України до Туреччини чи з Нідерландів до України транзитна декларація буде видаватися за єдиними правилами, ця декларація буде прийнята митними органами усіх держав, через які проходить вантажі);

- 4) ввести спеціальні транзитні спрощення (уповноважений відправник/одержувач, самостійне пломбування, спрощена декларація тощо);
- 5) ввести прозорі та рівні умови для фінансових гарантів;
- 6) впроваджувати нові продукти на ринку фінансових послуг: загальна фінансова гарантія.

3.2. Імплементація систем «Морське єдине вікно» та SafeSeaNet.

Наразі ДП «АМПУ» здійснює заходи щодо створення державної інформаційної системи «Морського єдиного вікна» на основі Директив ЄС 2010/65, 2002/59 та поправок 2016 року до «Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.» [231]. Головним напрямком «Морського єдиного вікна» є спрощення та гармонізація адміністративних заходів шляхом оптимізації формальностей щодо надання даних та передачі інформації в електронному форматі під час перевезень за допомогою засобів морського транспорту.

Для реалізації системи «Морського єдиного вікна» у сфері морської транспортної інфраструктури мають бути визначені стратегічні пріоритети, а саме [337]:

1. Стати комерційним центром по міжнародним транспортним коридорам.
2. Дотримуватися міжнародних стандартів безпеки та спрощення методів торгівлі.
3. Створити умови, що підвищують економічну конкурентоспроможність портових операторів.
4. Підвищити конкурентоспроможність як морської транспортної інфраструктури, так і країни загалом (посилення міжнародної торгівлі та інвестиційного клімату).

Впровадження національної системи «Морське єдине вікно» надасть можливість:

- 1) полегшити рух морського транспорту та спростити процедуру обміну інформацією про судно, яке прямує до або виходить з порту України;

2) подавати інформацію та документи в електронному форматі та усунути необхідності їх повторного подання у наступних заходах/виходах морського судна з порту України та країн-членів;

3) забезпечити ефективність планування портової логістики;

4) підвищити рівень безпеки та ефективність морського транспорту, надаючи відповідним державним органам своєчасне повідомлення про аварії чи потенційно небезпечні ситуації на морі, а також характеристики небезпечних та вантажів, що забруднюють на борту судна;

5) забезпечити взаємодію між системами морських єдиних вікон, інших інформаційних систем країн-членів та національною системою «Морське єдине вікно» та налагодити оперативний електронний обмін даними між цими системами.

«Морське єдине вікно» пов'язано з SafeSeaNet, яка є системою «обміну навігаційною інформацією ЄС, що забезпечує дотримання відповідного законодавства ЄС та спрямована на безпеку мореплавання, збереження вантажів в порту і на морі, захист морського середовища та ефективність морського транспорту і морських перевезень» [261]. Європейська транспортна політика (Біла книга) визначає формування безпечної транспортної системи, в якій регулювання рухом морських суден та інформаційна система SafeSeaNet становитимуть основу усіх відповідних засобів морської інформації, що забезпечують технічну безпеку, безпеку громадського транспорту та захист навколишнього середовища від забруднення суднами. Необхідно створити та належним чином впровадити в Україні національний сегмент системи SafeSeaNet, який повинен зробити важливий внесок у створення спільного середовища для обміну інформацією для моніторингу морської території та сприяти створенню єдиного морського простору.

4. Забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури.

Відносно забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури Україні необхідно:

1) раціональне використання портової інфраструктури, оптимізація та удосконалення перевезення, перевалки та зберігання вантажів;

2) зменшення викидів та координація функціонування морської транспортної інфраструктури відповідно до Конвенції МАРПОЛ [232], її протоколів та європейського законодавства;

3) створення у морських портах єдиної системи екологічної безпекою на європейському рівні.

Таким чином, представлені стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України нададуть змогу наблизитися до європейських стандартів та забезпечать прийняття дієвих адміністративно-управлінських рішень. Визначення стратегій розвитку центрів морської транспортної інфраструктури України, за допомогою регресійного аналізу, забезпечить підвищення рівня конкурентоспроможності кожного окремого центру та морської транспортної інфраструктури України загалом.

3.3 Формування механізму реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури

Механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України повинен мати системний та комплексний характер, усі його елементи повинні бути взаємопов'язані та спрямовані на досягнення загальної мети, яка може гарантувати реалізацію стратегічних цілей та пріоритетів запропонованої концепції (п. 3.1). Запропонований механізм має бути адаптивним і може змінювати свою структуру шляхом введення нових елементів, поява яких є результатом низки скорегованих стратегічних завдань, заходів, методів управління чи ресурсно-операціонального забезпечення. Комплексне наповнення механізму реалізації стратегічних напрямів підвищення

конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури функціональними елементами та ресурсним забезпеченням, сприятиме ефективному управлінню конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури та операційному забезпеченню здійснення стратегії.

Реалізація стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України передбачає створення механізму (рис. 3.12), здатного забезпечувати прийняття ефективних рішень, використовуючи сукупність принципів, інструментів, функцій і методів (п. 1.2), що впливають на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури з урахуванням впливу факторів на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури (п. 1.4) в умовах євроінтеграції.

Реалізація стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції репрезентована операційним забезпеченням на різних рівнях управління:

- 1) на мегарівні – участь у міжнародних програмах та проектах;
- 2) на макрорівні – розробка та прийняття державних програм розвитку морської транспортної інфраструктури й заходів з реалізації стратегії;
- 3) на мезорівні – розробка та прийняття регіональних програм розвитку морської транспортної інфраструктури України й заходів з реалізації стратегії;
- 4) на мікрорівні – розробка та прийняття локальних програм розвитку окремих суб'єктів морської транспортної інфраструктури України й заходів з реалізації стратегії.

Визначення стратегічних пріоритетів та завдань стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України сформованих у підрозділі 3.2 та на підставі інструментів реалізації стратегії (п. 3.1) визначимо інструменти підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України за рівнями управління, а саме:

- 1) фінансове забезпечення розвитку морської транспортної інфраструктури;



Рис. 3.12. Механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції

Джерело: складено автором

- 2) налагодження механізмів реалізації кадрової політики у сфері морської транспортної інфраструктури;
- 3) нормативно-правове регулювання морської транспортної інфраструктури;
- 4) налагодження організаційного механізму щодо формування політики розвитку морської транспортної інфраструктури;
- 5) впровадження інформаційно-технологічних систем функціонування морської транспортної інфраструктури;
- 6) забезпечення екологічної безпеки в Україні на європейському рівні (табл. 3.6).

1. Фінансові інструменти.

- 1.1. Державне фінансування або фінансування шляхом власних коштів ДП «Морська адміністрація морських портів».
- 1.2. Фінансування внаслідок позабюджетних коштів, зокрема коштів інвесторів.
- 1.3. Фінансування шляхом залучення позикового капіталу або емісії акцій.
- 1.4. Фінансування за допомогою створення спільного підприємства між керівництвом порту та стивідором(ами) порту, судновласниками, вантажовласниками та інші.

Згідно з механізмом реалізації стратегічних напрямів остаточні рішення щодо включення певного заходу до стратегії приймаються Міністерством інфраструктури України за участю зацікавлених органів виконавчої влади (ДП «АМПУ», Адміністрації центрів розвитку (кластерів) МТІ, тощо). При цьому структура фінансового обґрунтування доцільності включення заходу, який передбачає будівництво та розвиток об'єктів морської транспортної інфраструктури повинна містити: опис проекту; підтвердження раціональності прийняття заходу до стратегії з розглядом альтернатив використання інших видів транспорту для транспортування вантажів; екологічні та соціальні аспекти; оцінку економічного ефекту; механізм реалізації тощо.

Таблиця 3.6

Реалізація стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України за рівнями управління

Рівні управління	Інструменти реалізації стратегії					
	Фінансові	Кадрові	Нормативно-правові	Організаційні	Інформаційно-технологічні	Екологічні
1	2	3	4	5	6	7
Мегарівень	Інвестиції міжнародних організацій у розвиток МТІ України; залучення технічної допомоги ЄС та інших міжнародних проектів.	Сприяння співпраці між європейськими навчальними закладами та українськими; співпраця ІМО та МОП з урядом України тощо.	Гармонізація національного законодавства з європейським; приведення національного законодавства до стандартів міжнародної практики в частині розподілу відповідальності між державою та підприємством тощо.	Співробітництво уряду України з урядами інших країн та міжнародними організаціями, що впливають на розвиток морської транспортної інфраструктури.	Впровадження інформаційних, комунікаційних, технологічних світових практик систем функціонування МТІ України, через міжнародну технічну та фінансову допомогу.	Активне співробітництво з ЄС стосовно покращення екологічного стану мореплавства; Співробітництво з ІМО стосовно зменшення або обмеження викидів парникових газів.
Макрорівень	Державне фінансування та залучення приватних інвестицій, емісія акцій тощо.	Забезпечення дотримання світових та європейських вимог щодо підготовки та перепідготовки моряків; підвищення іміджу судноплавства та кар'єри у морській галузі тощо.	Прийняття допоміжних законів та внесення змін до наявних нормативно-правових актів; внесення змін у нормативно-правові акти щодо земель водного фонду, зайнятих водою та акваторій портів тощо.	Міністерство інфраструктури України відповідає за вироблення державної політики та нормативно-правового регулювання в галузі та проведення необхідної координації між суб'єктами галузі в частині питань узгодженого розвитку МТІ.	Створення національної системи обміну інформацією у морській транспортній інфраструктурі тощо.	Удосконалення законодавства України стосовно портових приймальних споруд для відходів

Продовження таблиці 3.6

1	2	3	4	5	6	7
Мезорівень	Фінансування шляхом створення спільного підприємства між керівництвом порту та стивідорами, вантажовласників, судновласників тощо.	Сприяння співробітництву між навчальними закладами та суб'єктами МТП; створення спеціальних відділів професійної підготовки на базі морських портів тощо.	Забезпечення дієвості та ефективності механізмів державно-приватного партнерства; забезпечення ефективності механізмів державно-приватного партнерства у сфері інвестицій в МТП тощо.	ДП «АМПУ» відповідає за вироблення стратегічних напрямків розвитку морської транспортної інфраструктури, які повинні узгоджуватися з напрямами державної політики в галузі морського транспорту.	Формування системи інтермодальних та мультимодальних перевезень шляхом реалізації логістичної технології «сухий порт» тощо.	Забезпечити сталий розвиток у досягненні комплексного та узгодженого підходу до зменшення викидів парникових газів у атмосферу
Мікрорівень	Фінансування шляхом власних коштів морського порту для здійснення проектів розвитку, модернізації, реконструкції та будівництва.	Застосування децентралізованого підходу до освіти; навчання орієнтоване на розвиток відразу декількох професійних навичок тощо.	Внесення змін до законодавства України в частині встановлення і цільового використання портових зборів; гармонізація національного законодавства у сфері природних монополій з міжнародними практиками виведення частини послуг, що надаються в морських терміналах, портах тощо.	Адміністрації центрів розвитку морської транспортної інфраструктури відповідають за реалізацію стратегічних напрямків розвитку морської транспортної інфраструктури, які повинні узгоджуватися з напрямами державної політики в галузі морського транспорту.	Використання інформаційно-комунікаційних технологій для покращення якості життя на морі тощо.	Сприяння розвитку європейської системи регулювання морською безпекою навколишнього середовища (EMS-MT), метою якої є постійне поліпшення екологічних показників морського транспорту.

Джерело: складено автором

2. Кадрові інструменти.

У сучасних умовах розвитку технологій змінюється загальний характер діяльності як морського порту, так і морської транспортної інфраструктури загалом. Морський порт з технічного вантажно-розвантажувального транспортного вузла стає місцем роботи передових автоматизованих систем, робототехніки, систем електронного документообігу. Відповідно вимоги до кваліфікації робочого персоналу зростають: потрібні певні практичні навички, та теоретичні знання. Існує необхідність відповідного оновлення освітніх програм та підвищення кваліфікації персоналу морської транспортної інфраструктури. Освітні установи повинні бути в змозі виявляти основні тенденції розвитку морської галузі як у сфері морської транспортної інфраструктури загалом, так і в конкретних функціональних областях.

Основною тенденцією в сучасній освіті та професійній підготовці у сфері морської транспортної інфраструктури має стати перехід від навчання, яке визначається стороною пропозиції, до навчання, яке керується інтересами з боку попиту. У центрі уваги повинні бути окремі працівники, їх продуктивність праці та рівень кваліфікації. А також для забезпечення безпеки судноплавства та екологічного транспортування необхідно підтримувати високі стандарти підготовки та професійної компетентності складу екіпажів. Тому варто забезпечити належну базу для підготовки та перепідготовки екіпажів у формі заходів, що спрямовані на:

2.1. Підвищення іміджу судноплавства та кар'єри у морській галузі.

2.2. Навчання та підвищення кваліфікації.

2.3. Розвиток професійних вузькоспеціалізованих стандартів для працівників у сфері морської транспортної інфраструктури відповідно до сучасних вимог.

2.4. Сприяння співробітництву між навчальними організаціями та іншими суб'єктами морської транспортної інфраструктури.

2.5. Необхідність безперервної освіти (навчання, перепідготовка та підвищення кваліфікації протягом усієї професійної діяльності).

2.6. Створення спеціальних відділів професійної підготовки на базі морських портів та підкріплення навчання реальною практикою.

2.7. Застосування децентралізованого підходу до освіти та професійної підготовки (від низу до верху).

2.8. Розвиток відразу декількох професійних навичок в процесі навчання, пов'язаних між собою.

2.9. Впровадження системи контролю якості роботи та періодичної переатестації працівників.

2.10. Наявність чітко сформульованих загальних освітніх принципів.

2.11. Забезпечення чіткого дотримання міжнародних та європейських вимог відповідно до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти [235].

2.12. Сприяння роботі Міжнародної морської організації (ІМО) та Міжнародної організації праці (МОП) з урядом України щодо добросовісного поводження з моряками.

2.13. Сприяння співпраці між європейськими морськими навчальними закладами та українськими вищими навчальними закладами для підтримки компетентності мореплавців на рівні передумов сучасного розвитку морського транспорту, створюючи, мережу центрів передового досвіду морської підготовки.

2.14. Залучення партнерських стосунків з галузевими компаніями, з метою забезпечення місця для трудових кадрів, яким потрібно пройти стажування під час навчання в навчальних закладах.

Слід зазначити, що при реалізації заявлених вище вимог до системи професійного навчання необхідно залучення фахівців сфери морської транспортної інфраструктури, чия участь сприятиме додаткового опрацювання даного напрямку і внесення необхідних корективів.

3. Нормативно-правові інструменти.

Реалізація стратегічних напрямів розвитку морської транспортної інфраструктури вимагає адекватних заходів державного регулювання та

підтримки. Крім основних законодавчих рішень, розробка та імплементація яких буде необхідна для реалізації стратегічних напрямків розвитку морської транспортної інфраструктури, пропонуємо приділити увагу:

3.1. Приведенню Митного кодексу України [358], інших нормативних актів та нормативно-правову базу Державної прикордонної служби України у відповідність до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. [229].

3.2. Продовженню поступального руху в частині вимог до забезпечення безпеки мореплавства та категорювання об'єктів морської транспортної інфраструктури та транспортних засобів компетентними органами в галузі забезпечення морської транспортної безпеки.

3.3. Удосконаленню і гармонізації законодавства до європейських стандартів у сфері забезпечення безпеки на морському транспорті.

3.4. Внесенню змін до законодавства України, що регулює діяльність суб'єктів природних монополій в морських портах в частині встановлення і цільового використання портових зборів.

3.5. Гармонізації національного законодавства у сфері природних монополій (Закон України «Про природні монополії» [359]) з європейськими та міжнародними практиками виведення частини послуг, що надаються в морських терміналах, портах, і не впливають безпосередньо на швидкість товарних і інформаційних потоків, з-під державного регулювання.

3.6. Законодавчому посиленню забезпечення дієвості та ефективності механізмів державно-приватного партнерства у сфері інвестицій в морську транспортну інфраструктуру.

3.7. Удосконаленню та приведенню національного законодавства до стандартів міжнародної практики в частині розподілу відповідальності між державою та підприємництвом у сфері забезпечення безпеки на експлуатованих об'єктах морської транспортної інфраструктури та транспортних засобах.

3.8. Законодавчому закріпленню дотримання підвищених екологічних стандартів, законодавчому та податковому стимулюванню впровадження енергоефективних та природоохоронних технологій в портову діяльність.

3.9. Внесенню змін до ст. 26 Закону України «Про транспорт» [199] в частині повномасштабного приведення документа до сучасних технологічних стандартів та включенню сучасних норм забезпечення морських портів технічним і службово-допоміжним флотом з урахуванням особливостей діяльності портів.

3.10. Розробці та прийняттю на регіональному рівні Технічного регламенту (звід правил, національних стандартів) проектування, будівництва та експлуатації гідротехнічних споруд.

3.11. Внесенню змін у нормативно-правові акти «Земельний кодекс України» [335], «Водний кодекс України» [200] та Закону України «Про морські порти» [202] щодо земель водного фонду, зайнятих водою та акваторій портів з метою спрощення процедур оформлення прав власності інвесторів на об'єкти портової інфраструктури, що створюються на території морського порту; полегшення та уніфікації процедур зі створення штучних земельних ділянок на водних об'єктах в цілях можливості та спрощення будівництва об'єктів морської інфраструктури на землях водного фонду та перспективного розвитку інфраструктури.

3.12. Внесенню змін у «Земельний кодекс України» [335] щодо заборони передачі комунальних та державних земель у межах території портів у приватну власність: стаття 83 «Право власності на землю територіальних громад» [335], а також стаття 84 «Право власності на землю держави» [335].

3.13. Розробці та затвердженню Закону України «Про кластери». Прийняття даного закону повинно окреслювати у правовій сфері такі положення: визначення поняття «кластер»; типи (територіальні, функціональні тощо); цілі взаємодії учасників кластеру; кластерні структури; основні принципи організації, функціонування та припинення дії кластеру; органи управління; взаємодія з органами державного управління та місцевого

самоврядування; права власності на майно та продукти або послуги, створені кластером; права та обов'язки учасників кластеру; державна підтримка щодо формування кластерів.

3.14. Прийняттю Закону України «Про мультимодальні перевезення», який має регламентувати «правові та організаційні засади мультимодальних перевезень в Україні та спрямований на створення умов для їх розвитку та вдосконалення, заохочення використання більш екологічно чистих видів транспорту з метою охорони довкілля, запобігання змінам клімату та надмірному споживанню енергії» [58]. Цей закон сприятиме розвитку логістичної технології «сухі порти».

Відзначимо, що в процесі реалізації стратегічних напрямів необхідно забезпечити уточнення і перероблення списку необхідних законодавчих заходів, який відображатиме актуальні та вже зроблені зміни в законодавчій базі.

4. Організаційні інструменти.

Механізм реалізації стратегічних напрямків передбачає використання комплексу організаційних заходів, які полягають у виконанні наступних управлінських функцій (п. 3.1, рис. 3.7):

- 1) організації дій (заходів), які узгоджуються з напрямками стратегічного розвитку морської транспортної інфраструктури, закладеними в стратегію;
- 2) мотивації суб'єктів морської транспортної інфраструктури;
- 2) організації та реалізації;
- 3) контроль цільових індикаторів та виробничих ресурсів;
- 4) координації (при необхідності) заходів стратегії та подальшому їх плануванні, як на підставі проведеного коригування, так і на підставі врахування сучасних тенденцій.

Реалізація стратегічних напрямів розвитку морської транспортної інфраструктури має на увазі узгодження стратегічних напрямів з процесом прийняття, виконання та контролю рішень в органах виконавчої влади України, в результаті чого буде досягнуто: належне виконання стратегії; забезпечення

узгодження з основними прийнятими державними, відомчими та регіональними стратегіями розвитку морської транспортної інфраструктури України; адаптацією до зміни макроекономічної світової та внутрішньої кон'юнктури, а також оперативне прийняття необхідних рішень щодо ресурсного забезпечення виконання заходів.

У сферу відповідальності Міністерства інфраструктури України входять управлінські функції з вироблення державної політики та нормативно-правового регулювання в галузі транспорту та проведення необхідної координації між суб'єктами галузі в частині питань узгодженого розвитку морської транспортної інфраструктури. Стратегічні напрямки розвитку портів повинні бути закріплені в Дорожніх картах, що розробляються Мінінфраструктури України та затверджуються Кабінетом Міністрів України. З ініціативи ДП «Адміністрація морських портів» розробляється і затверджується документація по плануванню території по кожному морському порту в частині резервування земель для його розвитку. Мінінфраструктури України повинно вставити напрямки державної політики в галузі морської транспортної інфраструктури з урахуванням прийнятих державних, відомчих і регіональних стратегічних програм. Напрямки державної політики в галузі транспорту містять в собі загальні цілі та завдання розвитку галузі, а також цілі та завдання в галузі морського транспорту. Мінінфраструктури України є основним координатором ресурсного забезпечення стратегії в балансі з фінансуванням інших областей транспорту для забезпечення ефективного досягнення поставлених завдань.

На підставі вищезазначеного пропонуємо наступний алгоритм реалізації стратегічних напрямів щодо підвищення управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України (рис. 3.13):

1. ДП «Адміністрація морських портів» в ролі уповноваженого представника Мінінфраструктури України у галузі управління портовим господарством визначає стратегічні напрямки підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, які повинні

узгоджуватися з напрямками національної транспортної стратегії, що розробляються Мінінфраструктури України.

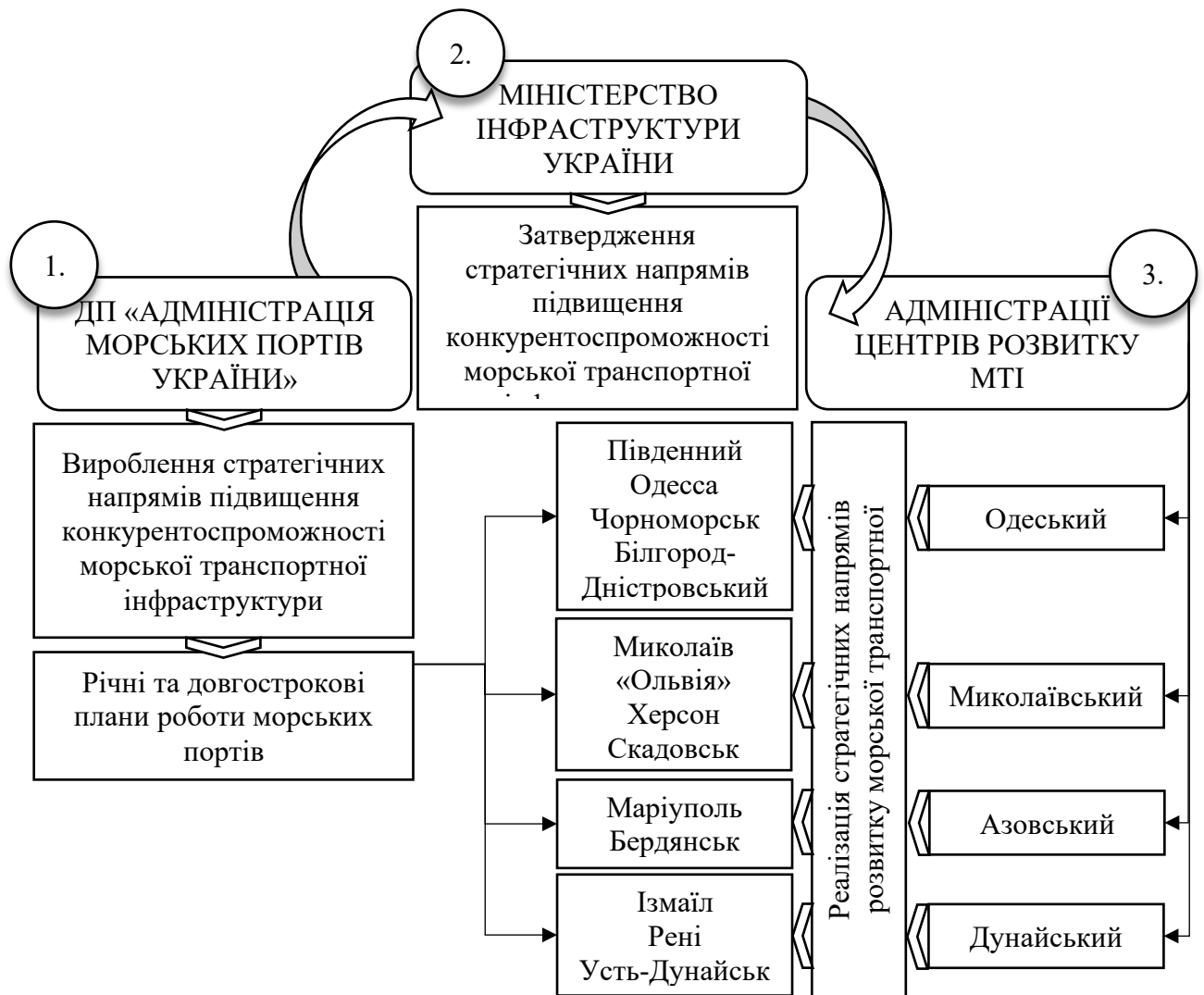


Рис. 1.13. Алгоритм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України

Джерело: складено автором

2. Розроблені стратегічні напрямки розвитку морської транспортної інфраструктури подаються на затвердження в Мінінфраструктури України. Після офіційного затвердження Міністерством інфраструктури стратегічні напрямки повинні бути реалізовані Адміністраціями центрів розвитку (кластерами) морської транспортної інфраструктури в рамках узгодженого ресурсного забезпечення.

3. Адміністрації центрів розвитку морської транспортної інфраструктури відповідають за реалізацію стратегічних напрямків підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, які повинні узгоджуватися з напрямками державної політики в галузі морського транспорту.

4. У рамках загальної системи регулювання ДП «Адміністрація морських портів» повинно щорічно затверджувати річний та довгостроковий плани роботи морських портів, що містять в себе цілі, завдання, цільові показники, конкретні заходи та проекти, які будуть здійснюватися, зокрема і шляхом власних коштів. Формування заходів та проектів (інвестиційних) повинно знаходитися в тісній координації із затвердженими напрямками розвитку морської транспортної інфраструктури, після чого переходити в стадію виконання.

5. Інформаційно-технологічні інструменти.

Формування умов для розвитку морської транспортної інфраструктури України на інноваційних засадах вимагає активізації державної політики щодо посилення інноваційно-технологічної складової державних програм розвитку, стимулювання морських транспортних компаній до інновацій, запровадження державної підтримки для інноваційних та дослідницьких проектів у морську транспортну інфраструктуру. Так для підвищення інформаційно-технологічного забезпечення варто реалізувати наступні завдання.

5.1. Формування системи інтермодальних та мультимодальних перевезень шляхом реалізації логістичної технології «сухий порт».

Пропонуємо на перехресті автомобільного та залізничного Міжнародного транспортного коридору №9 (Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков — Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александруполіс;), транспортний коридор ТРАСЕКА («Європа – Кавказ – Азія») та потяг комбінованого транспорту «Вікінг», який проходить через територію трьох держав і з'єднує ланцюг морських контейнерних і контрейлерних ліній Балтійського регіону з аналогічною системою Чорного, Середземного і Каспійського морів [360] (вантажний потяг, що курсує за

маршрутом Чорноморськ (Україна) – Мінськ (Білорусь) – Клайпеда (Литва) створення «сухого порту» біля міста Роздільна в Одеській області.

Контроль руху вантажу з морського порту до «сухого порту» може здійснюватися за допомогою впровадження електронних систем відстеження вантажів (навігаційна система GSM-GPS (NAVSTAR), телевізійної системи розпізнавання зображень, системи інтелектуальних радіочастотних міток) [361, с. 60].

5.2. Заохочування ефективного використання інформаційно-комунікаційних технологій для покращення якості життя на морі (сприяння наявності супутникового зв'язку на борту, дистанційне навчання та особисті зв'язки).

5.3. Впровадження спільних з ЄС процедур із забезпечення безпеки морського транспорту, моніторингу руху суден, надання допомоги на морі, морських комунікацій, реагування на забруднення суден та створення національного сегменту системи обміну інформацією SafeSeaNet для морського руху суден та аварійних ситуацій.

5.4. Створення національної системи обміну інформацією («Морське єдине вікно») про рух суден та функціонування суб'єктів господарювання у морській транспортній інфраструктурі, зокрема, через міжнародну технічну та фінансову допомогу.

5.5. Впровадження у морську транспортну інфраструктуру України систем інформаційно-технологічної логістики, покликаних інтегрувати усіх учасників портових транспортних та вантажних процесів в єдиний інформаційний простір із можливістю надання та доступу до інформації, яка використовується в технологічних процесах перевезення вантажів. Завданням розвитку інформаційно-технологічної логістики є інтеграція морської транспортної інфраструктури України в єдину транспортно-логістичну мережу Європейського Союзу, підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, експедиторської та логістичної діяльності.

6. Екологічні інструменти.

Наразі морська адміністрація країн Європи та європейська морська галузь докладають чималих зусиль стосовно покращення екологічного стану судноплавства. Нормативно-правова база ЄС спрямована на співробітництво з країнами-членами щодо запобігання аварій та нещасних випадків, викидів у атмосферу, очищення баластових вод та утилізації морських суден. Так діяльність Європейської Комісії орієнтована на досягнення довгострокового плану «нуль відходів з нульовими викидами» у сфері морських транспортних перевезень. У зв'язку з тим, що Україна прагне до євроінтеграції визначено наступні завдання стосовно екологічного забезпечення:

6.1. Забезпечити сталий розвиток у досягненні комплексного та узгодженого підходу до зменшення викидів парникових газів у атмосферу від судноплавства, об'єднуючи ринкові, технічні та експлуатаційні заходи.

6.2. Організувати співробітництво з Міжнародною морською організацією стосовно зменшення або обмеження викидів парникових газів.

6.3. Досягнути «доброго» екологічного стану морських вод, які знаходяться під суверенітетом чи юрисдикцією ЄС.

6.4. Удосконалити законодавство України стосовно портових приймальних споруд для відходів, що викидають судна та залишки вантажів, удосконалюючи механізми координації цих операцій.

6.5. Заохочувати застосування альтернативних джерел енергії в морських портах, шляхом звільнення від оподаткування та розробкою стимулюючих нормативних актів (наприклад хвильова енергія моря).

6.6. Підвищити ефективність участі України у Міжнародній морській організації та зміцнити міжнародне співробітництво з торговельними та морськими партнерами ЄС, забезпечуючи безпеку судноплавства.

6.7. Сприяти розвитку європейської системи управління морською безпекою навколишнього середовища (EMS-MT), метою якої є постійне поліпшення екологічних показників морського транспорту шляхом вдосконалення реєстрації портів та портових зборів, а також інших платежів для сприяння екологічно безпечному морському транспорту.

6.8. Просувати стратегії ЄС стосовно вдосконалення демонтажу суден, прийняття конвенції Міжнародної морської організації «Гонконгська міжнародна конвенція про безпечну й екологічно раціональну утилізацію суден 2009 року» [352] та перманентний прогрес у напрямку її подальшої реалізації.

6.9. Контролювати внесення поправок до Додатка VI МАРПОЛ [362], прийнятому Міжнародною морською організацією у 2005 році щодо зменшення викидів оксидів сірки та азоту з вихлопних газів суден і заборону навмисних викидів озоноруйнуючих речовин, а також прийнятих у 2011 році обов'язкових технічних та експлуатаційних заходів стосовно підвищення енергоефективності, спрямованих на скорочення викидів парникових газів з суден.

Визначені стратегічні пріоритети, завдання та інструменти реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України гарантують досягнення основної мети – забезпечення високого рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції.

Таким чином, запропонований механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції, дозволить забезпечити постійний, ефективний, конкурентоспроможний, стабільний розвиток морської транспортної інфраструктури України. Реалізація запропонованих стратегічних напрямів забезпечить підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, яка націлена на послідовну інтеграцію до європейського та світового ринку морських перевезень.

Висновки до розділу 3

1. На підставі дослідження теоретичного підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури розроблено концептуальні засади підвищення конкурентоспроможності морської

транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції, які реалізуються на засадах взаємодії суб'єктів та об'єктів морської транспортної інфраструктури. Концептуальні засади спрямовані на реалізацію основної мети, що визначена як забезпечення високого рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Реалізація концепції здійснюється шляхом застосування інструментів (нормативно-правових, організаційних, фінансових, екологічних, кадрових, інформаційно-технологічних) та основних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

2. Сформовано конфігурацію стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції, яка включає: 1) удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування морської транспортної інфраструктури; 2) оптимізацію розвитку морської транспортної інфраструктури України (консолідацію контролю за користуванням портовими територіями та наближення до моделі управління «порт-лендлорд»; формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури; реалізацію логістичної технології «сухі порти»); 3) покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності (спрощення торгівлі, за допомогою європейської митної інформаційної системи NCTS; імплементацію систем єдиного морського вікна (HCMB) та SafeSeaNet (SSN)).

Визначено передумови формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України: наявність допоміжних підприємств (судноремонтних, суднобудівних); перетин міжнародних транспортних коридорів, наявність науково-дослідницькі та проектно-конструкторські інститути та навчальних закладів, присутність неурядових організацій та представництв міжнародних організацій. За допомогою регресійного аналізу сформульовано напрями підвищення конкурентоспроможності кожного окремого центру морської транспортної інфраструктури України (Одеський, Миколаївський, Азовський, Дунайський). Так, Одеському центру необхідно

сприяти кооперації та інтеграції з іншими підприємствами, підтримувати високу якість надання послуг та вдосконалювати їх. Миколаївському центру – підвищити конкурентоспроможність можливо при вмілому комбінуванні сильних активаторів (географічної концентрації, спеціалізації, інновації тощо). Азовському центру – здійснити моніторинг у всіх сферах діяльності та визначити можливості підвищення рівня конкурентоспроможності. Дунайському центру – необхідно забезпечити розвиток інноваційної складової, що дозволить оптимізувати співвідношення ефекту від виробничої діяльності та витрачених фінансових ресурсів для забезпечення конкурентоспроможності.

3. Розроблено механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, який складається з ключових площин: методологічної (принципи, функції, методи); організаційно-ресурсної (інституціональне, організаційне, фінансове, технологічне, інформаційне, соціально-економічне забезпечення); операційної, що включає: розробку та прийняття програм розвитку МТІ України та заходів з реалізації стратегії на всіх рівнях управління (мега, макро, мезо, мікро); реалізацію розроблених заходів; оцінку ефективності реалізації стратегії. Визначено інструменти (фінансові, кадрові, нормативно-правові, організаційні, інформаційно-технологічні, екологічні) реалізація стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України та розподілено за рівнями управління (мега, макро, мезо, мікро).

Результати досліджень за третім розділом дисертації опубліковані у наукових роботах здобувача [301; 337; 339; 341]

ВИСНОВКИ

У дисертації вирішено актуальну наукову проблему обґрунтування теоретико-методичних підходів та розробки практичних рекомендацій щодо забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції, як визначальної складової конкурентоспроможності транспортної інфраструктури. Результати дослідження дозволили сформулювати такі висновки.

1. На основі систематизації наукових підходів до розуміння понять «інфраструктура», «транспортна інфраструктура», сформульовано авторське бачення поняття транспортної інфраструктури. Сутність транспортної інфраструктури, як об'єкта забезпечення її конкурентоспроможності розглядається як сукупність усіх видів транспорту і транспортних структур, функціонування яких спрямовано на створення сприятливих умов діяльності сфер господарювання та формування організаційно-економічного механізму для забезпечення переміщення людей та вантажу.

2. У рамках сформованого контуру забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури встановлено, що для досягнення необхідного рівня конкурентоспроможності транспортної інфраструктури, слід забезпечувати взаємодію суб'єктів та об'єктів транспортної інфраструктури, передбачати реалізацію завдань (підвищення рівня обслуговування, ефективне керування активами, покращення процесів інфраструктури та ефективне використання технологій), застосовувати принципи (системність та комплексність, синергізм, інноваційність, ієрархічність, гнучкість, конгруентність, адаптивність, стратегічна значимість, інтеграція, послідовність), використовувати методи (політичні, адміністративно-правові, організаційні, економічні, соціальні), інструменти (фінансові, соціально-економічні, організаційні, технологічні, інформаційні) та функції управління (планування, організація, мотивація, контроль,

координація), прийняти та реалізувати ефективні стратегічні управлінські рішення, щодо формування, функціонування та розвитку транспортної інфраструктури.

3. Сформульовано поняття «морська транспортна інфраструктура», яке представляє собою сукупність транспортних засобів, колективних інженерно-технічних споруд та об'єктів, будівель, систем та послуг розташованих в межах акваторіально-територіального простору, а також нормативно-правове та ресурсне забезпечення, яке виконує адміністративно-комерційні функції (планування, організація, координація, контроль, забезпечення фінансової й господарської діяльності об'єкта усіма ресурсами та технічними засобами). Зазначено, що морська транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у функціонуванні транспортної інфраструктури країни та виступає одним з головних важелів у забезпеченні її конкурентоспроможності.

4. На підставі агрегації інституціональних засад управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України за рівнями управління, а саме: мегарівень – міжнародні організації та інтеграційні об'єднання (запроваджують міжнародні конвенції); макрорівень – Уряд України та Міністерство інфраструктури України (реалізують закони, постанови, розпорядження, накази у сфері транспортної інфраструктури, а також формують та реалізують стратегії розвитку); мезорівень – ДП «Адміністрація морських портів» (застосовує кодекси, закони, постанови, накази у сфері МТІ, а також морську доктрину та стратегію розвитку морських портів України); мікрорівень – Адміністрація окремого морського порту (розробляє та використовує регламентну документацію порту – статут, внутрішні положення, накази та розпорядження, антикорупційні програми порту, стратегії розвитку порту тощо), встановлено, що вітчизняне законодавство та організаційна структура управління МТІ потребує подальшого удосконалення щодо європейських вимог, які представлені в Угоді про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

5. Проведений аналіз морської транспортної інфраструктури України за 2010 – 2019 рр. показав, що Україна втрачає свій вантажопотік, обсяги експорту, імпорту, кількості перевезених пасажирів та торгового флоту зменшуються через економічні проблеми, політичну нестабільність навколо державного кордону, також існує проблема в правовому оформленні кордонів по Чорному й Азовському морях. Проте починаючи з 2017 року ситуація покращилася завдяки збільшенню капітальних інвестицій у морську галузь.

6. Удосконалено підхід до диференціації країн на основі визначення ступеня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України відносно європейських країн, який розглянуто за допомогою кластерного аналізу за показниками: індекс глобальної конкурентоспроможності, ефективність послуг морських портів, індекс обслуговування лінійним судноплавством, кількість обробленого вантажу морськими торговельними портами, пропускна здатність контейнерних портів, кількість перевезених пасажирів морським транспортом. На підставі отриманих результатів групування сформовано 5 груп країн за ступенем конкурентоспроможності МТІ та визначено, що Україна знаходиться у 5-й групі, для якої характерна «найменш розвинута МТІ», рівень конкурентоспроможності – критичний. Встановлено, що для України найбільший стратегічний інтерес в умовах євроінтеграції становить досвід розвитку МТІ країн-лідерів, тобто країн 1-ї групи (Нідерланди, Німеччина, Іспанія, Велика Британія, Франція, Бельгія).

7. На основі розробленого алгоритму оцінки конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країн, яка представляє собою логічну послідовність етапів (визначення мети оцінювання; обґрунтування країн-конкурентів; вибір системи параметрів впливу на управління конкурентоспроможності МТІ; стандартизація одиночних показників; розрахунок коефіцієнтів вагомості та вагового коефіцієнту; розрахунок інтегрального показника; моделювання інтегрального показника; визначення внутрішніх факторів впливу на конкурентоспроможність МТІ України;

обґрунтування результативного показника; побудова кореляційно-регресійної моделі; узагальнення за допомогою кореляційних коефіцієнтів детермінації; формування ефективного управлінського рішення в рамках забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України), визначено, що, лідерами за оцінкою інтегрального показника конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є Велика Британія (7,95), Німеччина (7,76) та Іспанія (6,94). Україна має найнижчий показник (4,9).

8. Розроблено концептуальні засади підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції на засадах взаємодії суб'єктів (Мінінфраструктури України; ДП «АМПУ»; Морська адміністрація; Філії ДП «АМПУ» тощо) та об'єктів (морські торговельні порти, причали, судна, термінали, склади, канали, гідротехнічні споруди тощо) морської транспортної інфраструктури, визначення стратегічних напрямів (удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування МТІ; оптимізація розвитку МТІ України; покращення інформаційної логістики та підвищення інформатизації портової діяльності; забезпечення екологічної безпеки у сфері МТІ), інструментів реалізації стратегії (нормативно-правових; організаційних; фінансових; екологічних; кадрових; інформаційно-технологічних), функцій та основних завдань (активізація взаємодії між державними, місцевими органами влади та приватним сектором; формування центрів розвитку МТІ; реалізація логістичної технології «сухі порти»; гармонізація портової інфраструктури з іншими видами транспорту; консолідація контролю за користуванням портовими територіями та наближення до моделі управління «порт-лендлорд»; імплементація систем єдиного морського вікна та SafeSeaNet; підтримати обмін електронними даними з портами та іншими органами), які направлені на підвищення рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

9. Обґрунтовано стратегічні напрями конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції, а саме: удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування МТІ (лобіювання інтересів МТІ України, встановлення сприятливих режимів діяльності для вантажовласників та судновласників, захист від недобросовісної конкуренції тощо); оптимізація розвитку МТІ України (консолідація контролю за користуванням портовими територіями, наближення до моделі управління «порт-лендлорд», формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури, реалізації логістичної технології «сухі порти»); покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності (спрощення торгівлі, в наслідок впровадження європейської митної інформаційної системи NCTS, імплементація системи «Морське єдине вікно» і SafeSeaNet); забезпечення екологічної безпеки у сфері МТІ.

10. Удосконалено механізм реалізації стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, який складається з ключових площин та їх елементів: 1) методологічної площини (методи: політичні, адміністративно-правові, організаційні, економічні, соціальні; принципи: системності та комплексності, гнучкості, стратегічної значимості, синергізму, конгруентності, інтеграції, інноваційності, адаптивності, послідовності, ієрархічності; функції управління: встановлення цілі, планування, організація, мотивація, контроль, координація); 2) організаційно-ресурсної площини (інституціональне, організаційне, фінансове, технологічне, інформаційне, соціально-економічне забезпечення); 3) операційної площини, що включає послідовність етапів (розробка та прийняття програми розвитку МТІ України і заходів з реалізації стратегії; розробка та прийняття регіональних програм розвитку МТІ України і заходів з реалізації стратегії; розробка та прийняття локальних програм розвитку окремих суб'єктів МТІ України і заходів з реалізації стратегії; реалізація розроблених заходів; оцінка реалізації стратегії з підвищення конкурентоспроможності МТІ України).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Словник термінів ринкової економіки. За ред. В. І. Науменка. Київ : Глобус, 1996. 272 с.
2. Rosenstein-Rodan P. N. Problems of industrialization of eastern and southeastern Europe. *The Economic Journal*. 1943. Vol. 53. № 210. P. 202–211.
3. Samuelson P. A Foundations of Economic Analysis. Harvard University Press, 1947. 447 p.
4. Nurkse R. Problems of capital formation in underdeveloped countries. Oxf., 1955. 95 p.
5. Делмон Дж. Государственно-частное партнёрство в инфраструктуре: практическое руководство для органов государственной власти. Пер. з англ. К. Бош и др. Красноармейск: ГЕО-ТЭК, 2010. 154 с.
6. Aschauer D. A. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*. 1989. № 11. P. 177–200.
7. Иванова Н. В. Генезис економічної категорії «інфраструктура» та її роль у суспільному поділі праці. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2010_11_18 (дата звернення : 08.10.2018).
8. Сегеда С. А. До питання ролі інфраструктури в системі ринкових відносин. *Збірник наукових праць ВНАУ. Сер.: Економічні науки*. 2012. №1(56). Т. 4. С. 136-143.
9. Бочарова Ю. Г. Развитие инновационной инфраструктуры национальной экономики: теория та практика : дисертація ... д-ра екон. наук, спец.: 08.00.03. Дніпро: Ун-т ім. А. Нобеля, 2019. 530 с.
10. Богуславський О. В. Основні підходи до вивчення елементів ринкової інфраструктури у сучасній економіці та особливості їх застосування. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tppe_2016_1_10 (дата звернення : 08.10.2018).
11. Гутафель В. В. Теоретичні аспекти формування економічної інфраструктури регіону. URL:

http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2015_10%282%29_33 (дата звернення : 08.10.2018).

12. Вершицкий А. В. Виды и специфика инфраструктуры туризма. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/93063> (дата звернення : 08.10.2018).

13. Мокроносов А. Г., Чучкалова Е. И. Трансформация отраслевой инфраструктуры машиностроительного предприятия в условиях рыночных отношений. Екатеринбург: ГОУ ВПО «Рос. гос. проф.-пед. ун-т», 2006. 175 с.

14. Вознюк М. А. Сучасні підходи до трактування поняття інноваційна інфраструктура та її роль у формуванні моделі інноваційного розвитку. URL: http://dspace.ubs.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/502/1/voznyuk_Suchasni_pidhody.pdf (дата звернення : 10.10.2018)

15. Sustainable Infrastructure. Community Research Connections (CRC Research). URL: <https://crcresearch.org/sustainable-infrastructure/sustainable-infrastructure> (дата звернення : 10.10.2018).

16. Иванова Н. А. Теоретические аспекты понятия инфраструктуры региона. *Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение*. 2012. №4(32). С. 30-36.

17. Новікова В. І. Інфраструктура: сутність поняття, види, застосування у рекреаційній сфері. *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Серія Географія*. 2016. Вип. 1(64). С. 18-22.

18. Fulmer Jeffrey. What in the world is infrastructure? *PEI Infrastructure Investor (July/August)*. 2009. P. 30–32.

19. Infrastructure: Definition in English from the Oxford Dictionary. Oxford Dictionaries. URL: <https://en.oxforddictionaries.com/definition/infrastructure> (дата звернення : 10.10.2018).

20. Республика Беларусь : *энцыклапедыя*: у 6 т. За ред. Г. П. Пашков. Мінськ: БелЕн, 2006. Т. 3. 896 с.

21. Рекуненко І. І. Науково-методичні аспекти дослідження поняття «інфраструктура» як економічної категорії. *Економіка и управление*. 2012. № 3.

URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/57901> (дата звернення : 10.10.2018).

22. Атамас О. П. Сутність та класифікація виробничої інфраструктури АПК. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=826> (дата звернення : 10.10.2018).

23. Велика енциклопедія: у 62 т. За ред. С. А. Кондратов. Москва : ТЕРРА, 2006. Т. 19. 592 с.

24. Комаров М. П. Інфраструктура регіонів світу. Санкт-Петербург : Михайлова В. А., 2000. 347 с.

25. Шарипов А. Ю. Інфраструктура народного господарства. Москва. 2009. 288 с.

26. Жамин В. А. Інфраструктура при соціалізмі. *Вопросы экономики*. 1977. №2. С. 13—20.

27. Чернюк Л. Г., Ананьєва Л. С. Виробнича інфраструктура АПК України: стан та перспективи розвитку. *НАН України. Рада по вивченню продуктивних сил України*. Київ : РВПС, 2000. 101с.

28. Румянцева Е. Е. Новая экономическая энциклопедия. Москва : ИНФРА–М, 2006. 810 с.

29. Barro R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth. *Journal of Political Economy*. 1988. Vol. 98. № 5. P. 102–125.

30. Ali I., Pernia E. M. Infrastructure and poverty reduction: What is the connection? ERD Policy. Manila, 2003. Brief № 13. Economics and Research Department. Asian Development Bank. P. 265–277.

31. Agenor P-R., Moreno-Dodson B. Public infrastructure and growth: New channels and policy implications. World Bank Policy Research. Washington, 2006. P. 4064.

32. Fourie J. Economic infrastructure in South Africa: a review of definitions, theory and empirics. *South Afr. J Econ*. 2006. №74(3). P. 530–556.

33. Calderon C., Serven L. The effects of infrastructure development on growth and income distribution. World bank policy research working paper. World Bank. Washington, 2004. Vol. 3400. P. 98–123.

34. Dollar D., Kraay A. Growth is good for the poor. *Econ. Grow.* 2002. №7(3). – P. 195–225.

35. Estache A., Fay M. Current debates on infrastructure policies. *Commission on Growth and Development.* 2009. P. 49.

36. Hansen, N. M. (1965). The structure and determinants of local public investment expenditures. *Review of economics and statistics.* 1965. 47(2). P. 150–162.

37. Jochimsen, R. Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung. Deutschland : Universitat Tubingen, 1966. 253 s.

38. Aschauer D. A. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics.* 1989. no. 23 (2). pp. 177–200.

39. Biehl, D. The Role of Infrastructure in Regional Development. *European Research in Regional Science.* 1991. Vol. 1. pp. 9–35.

40. Di Palma, M., C. Mazziotta, et al. Infrastrutture e sviluppo. Primi risultati: indicatori quantitativi a confronto (1987-95). Quaderni sul Mezzogiorno e le politiche territoriali. 1998. no.4. Roma : Confindustria.

41. Попов В. Е. Инвестиции в инфраструктуру и экономический рост: региональный аспект. *Региональная экономика: теория и практика.* 2009. №1. С. 59–68.

42. Vaughan–Morris G. Strategic Infrastructure. Steps to Prioritize and Deliver Infrastructure Effectively and Efficiently. *World Economic Forum Report,* 2012. URL:

http://www3.weforum.org/docs/WEF_IU_StrategicInfrastructure_Report_2012.pdf.

43. Sytems N. S. Infrastructure. URL: <https://www.academia.edu/39290941/Infrastructure>

44. Catechis K., Fitzgerald D., Reid A., Chambers A., Raven Vi Infrastructure – the time is now. URL: <https://ioandc.com/wp-content/uploads/2020/11/7-MC-Infra-research.pdf>

45. Бойчик І. М. Ринкова інфраструктура: сутність та характеристика. *Сталий розвиток економіки*. 2013. №3. С. 34-41.

46. Гуменюк О.О. Розвиток інфраструктури ринку України. *Інноваційна економіка*. 2013. №7. С. 201-206.

47. Иншаков О. В., Русскова Е. Г. Системный подход к исследованию рыночной инфраструктуры. *Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. Экология*. 2002. №9. С. 11-18.

48. Хоменко Е. Б., Особенности классификации состава инфраструктурного обеспечения хозяйственной деятельности на региональном уровне. *Социально-экономическое управление: теория и практика*. 2010. №2(18). С. 17-23.

49. Бочарова Ю.Г. Таксономія інфраструктури. *Торгівля і ринок України: зб. наук. праць*. 2017. №1(41). С. 55-60.

50. Антонюк В. С., Эрлих Г. В. Подходы к исследованию инфраструктурных подсистем. *Вестник Ижевского государственного технического университета*. 2011. №4(52). С. 59-60.

51. Микитчук В. П. Современные подходы к проблеме совершенствования предпринимательской среды через систему ее инфраструктурного обеспечения. *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2016. №3. С. 97-101.

52. Weber B., Staub-Bisang M., Alfen H. W. Infrastructure as an asset class : investment strategy, sustainability, project finance and PPP. *Alfen: 2nd ed.* Chichester, West Sussex : John Wiley & Sons, 2016. 408 p.

53. Арефьев П. В. Инновационная инфраструктура современной индустриальной экономики: автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01. Томск : ГОУ ВПО «Томский политехнический университет», 2007. 22 с.

54. Макаренко М. В., Слободян А. А. Сутність транспортної інфраструктури і її місце в ринкових відносинах. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2012_21-22%281%29__3 (дата звернення : 16.10.2018).

55. Frischmann B. M. Infrastructure: the social value of shared resources. New York : Oxford University Press, 2013. 436 p.

56. Бочарова Ю.Г. Феноменологія інфраструктури. URL: <http://visnik.donnue.edu.ua/uk/apxiv.html#20-1-65-2016> (дата звернення : 16.10.2018).

57. Шибба О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу. : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Львів : ЛНУ імені Івана Франка. 2017. 462 с.

58. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення : 16.10.2018).

59. Хоменко І. О., Волинець Л. М. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання. *Юність науки : соціально-економічні та гуманітарні аспекти розвитку суспільства : Міжнародна науково-практична конференція студ., аспірантів і молодих вчених*. Чернігів : ЧНТУ, 2018. С. 32-33.

60. Щербанин Ю. А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние. *Евразийская экономическая интеграция*. 2011. № 3 (12). С. 65 -78.

61. Lakshmanan T., Andersen W. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. White Paper prepared for The US Department of Transportation. Federal Highway Administration. *Center for Transportation Studies*. URL: https://www.researchgate.net/profile/T_Lakshmanan/publication/239790133_Transportation_Infrastructure_Freight_Services_Sector_and_Economic_Growth/links/02e7e53518b3c063c9000000/TransportationInfrastructure-Freight-Services-Sector-and-Economic-Growth.pdf (дата звернення : 16.10.2018).

62. Максимова С. Ю. Инновационные технологии в управлении развитием транспортно-логистической инфраструктуры региона. *Инновации в экономике, управлении и образовании: монография*. Ставрополь: СИЭУ ФПГТУ, 2009. 357 с.

63. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону». URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792> (дата звернення : 16.10.2018).

64. Luqi Wang, Xiaolong Xue, Zebin Zhao, and Zeyu Wang. The Impacts of Transportation Infrastructure on Sustainable Development: Emerging Trends and Challenges. URL: https://www.researchgate.net/publication/325577768_The_Impacts_of_Transportation_Infrastructure_on_Sustainable_Development_Emerging_Trends_and_Challenges (дата звернення : 16.10.2018).

65. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. URL: <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html> (дата звернення : 16.10.2018).

66. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Наук. вісн. Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки*. 2008. № 7. С. 284–291.

67. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонДУЕТ. Сер. Екон. науки*. 2006. №4 (32). С. 56-61.

68. Helmut Nuhn, Markus Hesse. *Verkehrsgeographie*. Schöningh. 2006. P.379.

69. Бордун О., Забарилло А. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. *Вісн. Львів. нац. ун-ту ім. І. Франка : Серія географічна*. 2004. Вип. 30. С. 28-31.

70. Новікова О.Ф., Покотиленко Р.В. Економічна безпека: концептуальне визначення та механізми забезпечення : монографія. Донецьк : НАН України, ін.-т. економіки промисловості, 2006. 408 с.

71. Потеева М.А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма. *Культура народов Причерноморья*. 2004. №56. Т.2. С.123-131.

72. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : монографія. Київ : ПП «Сердюк В.Л.», 2011. 356 с.

73. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія. Заблодська І. В. та ін. Северодонецьк : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с.

74. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tpaeiv_2015_2%282%29_3 (дата звернення : 22.10.2018).

75. Степаненко В.О. Теоретична сутність транспортної інфраструктури. Актуальні проблеми ефективності використання потенціалу економіки країни : Міжнародна науково-практична конференція. Дніпро : НО «Перспектива», 2017. С. 21-23.

76. Рудакевич І. Р. Суспільно-географічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури великого міста (на матеріалах обласних центрів Західного регіону України) : дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02. Львів : Нац. ун-т ім. І. Франка, 2009. 210 с.

77. Шемаєв В. В. Когнітивний підхід до управління розвитком транспортної інфраструктури України в контексті економічної безпеки держави. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Економіка і менеджмент*. 2017. № 27(1). С. 94-101.

78. Про прикордонний контроль : Закон України від 13.02.2020 № 1710-VI. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2010, № 6, ст.46. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17> (дата звернення : 22.10.2018).

79. Максимова С. Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона : автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.05. Ставрополь : Кав. гос. техн. ун-т, 2010. 21 с.

80. Шибба О. А. Підвищення потенціалу транспортної інфраструктури України: досвідкраїн-членів ЄС. *Evropský časopis ekonomiky a managementu* («Європейський журнал економіки та менеджменту»). 2016. Ч.5. С.35-40.

81. Чучка І. М. Сучасні основні форми транспортно-логістичних послуг в Європі. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evzdia_2016_2_3 (дата звернення : 22.10.2018).

82. Бортник Н. П., Єсімов С. С. Правове регулювання розвитку транспортної інфраструктури України в контексті асоціації з Європейським Союзом. *Теорія та практика адаптації законодавства України до законодавства ЄС* : Міжнародна науково-практична конференція. Київ : Гельветика, 2018. С. 17–20.

83. Дорошкевич Д. В. Стратегічне управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах: проблеми теорії і практики: монографія. Херсон : Грінь Д.С., 2014. 319 с.

84. Заблюдска І. В., Корсакова О. С., Носкова С. А., Хорошилова І. О. Формування територіально-виробничих структур регіону: монографія. Чернігів: Десна Поліграф, 2015. 152 с.

85. Мандзюк Т. Транспорт. Україна і світове господарство. URL: http://hklib.npu.edu.ua/cgi-bin/irbis64r/cgiirbis_64.exe (дата звернення : 22.10.2018).

86. Лактионова О. Е. Формирование логистических систем: методология и практика: монографія. Донецк: НАН України. Ин-т економіки пром-сти, 2002. 319 с.

87. Бондар Н. М. розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія. Київ : НТУ, 2014. 336 с.

88. Большой экономический словарь. Под ред. А. Н. Азрилияна. 7-е изд., доп. Москва : Институт новой экономики, 2008. 1472 с.

89. Злидник М.І Теоретичні основи конкуренції та підходи до її трактування. URL: <https://doi.org/10.32843/infrastruct36-7> (дата звернення : 03.11.2018).

90. Ткачова С. С. Сучасні підходи до визначення сутності поняття «конкуренція». *Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки*. 2011. №2(1). С. 37-44.

91. Юхименко В. Еволюція концепцій конкуренції: від класичного капіталізму до інноваційно-інформаційної економіки. *Вісник КНТЕУ*. 2010. №2. С.17-26.

92. Юданов А. Ю. Конкуренция: теория и практика. Москва : Гном-Пресс, 2000. 325 с.

93. Трубчанін В. В. Методологічні основи конкурентних переваг промислового підприємства. URL: <http://dspace.nbuiv.gov.ua/handle/123456789/10344> (дата звернення : 03.11.2018).

94. Сич Є. М. Конкуренція та конкурентоспроможність на транспортному ринку: методологія аналізу. URL: <http://translate.google.ru/translate?hl=ru&sl=uk&u=http://jrn1.nau.edu.ua/> (дата звернення : 03.11.2018).

95. Циганов С. А., Юрченко О. Є. Конкуренція на світовому туристському ринку в сучасних умовах. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2013. №117(2). С. 117-125.

96. Иллка Торой. Ткачова Н. П., Кобелева А. В. Методологічне дослідження терміну «конкуренція». *Дослідження та оптимізація економічних процесів "Оптимум–2016": XXII Міжнародна науково-практична конференція*. Харків : НТУ «ХП», 2016. С. 195-198.

97. Про захист економічної конкуренції : Закон України від 11 січня 2001 р. № 2210. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 12, ст.64. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210> (дата звернення : 08.11.2018).

98. Радаев В. В. Что такое конкуренция? *Экономическая социология*. 2003. Т. 4. №2. С.16 – 25.

99. Найт Ф. Риск, неопределенность, прибыль. Пер. с англ. Москва : Дело, 2003. 360 с.

100. Фатхутдинов Р. А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. Москва : Инфра-М, 2000. 312 с.
101. Шаститко А., Голованова С. Последствия слабой конкуренции: количественные оценки и выводы для политики (экспертно-аналитический доклад). Экономическая политика. 2012. № 6. С. 553.
102. Рубин Ю. Б. Теория и практика предпринимательской конкуренции. Москва : Маркет ДС, 2008. 608 с.
103. Гейер Г. В. Управление в условиях инновационной конкуренции: моногр. Донецк : Норд-Пресс ДонГУЭТ, 2006. 325 с.
104. Войчак А. В., Камишніков Р. В. Конкурентні переваги підприємства: сутність і класифікація. Маркетинг в Україні. 2005. № 2. С. 50–53.
105. Адамик В.А. Оцінка конкурентоспроможності підприємства. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2012. № 1. С. 69–78.
106. Піддубний І. О., Піддубна А. І. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства: навчальний посібник. За ред. І. О. Піддубного. Харків : ІНЖЕК, 2004. 264 с.
107. Фасхiev X. А., Костін І. М. Забезпечення конкурентоспроможності вантажних автомобілів на етапі розробки. Набережні Човни : Камського політехн. Інституту, 2007. 460 с.
108. Антонюк Л. Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: регіональний аспект. URL: http://www.kneu.kiev.ua/journal/ukr/article/2005_1_Antoniuk_ukr.pdf (дата звернення : 08.11.2018).
109. Ожегов С. И. Словаря русского языка. Москва : Советская энциклопедия, 1972. 846 с.
110. Забелин П. В., Моисеева Н. К. Основы стратегического управления. Москва : Информационно-внедренческий центр центр «Маркетинг», 1997. 195 с.
111. Хруцкий В. Е., Корнеева И. В., Автухова Е. Е. Современный маркетинг. Москва : Финансы и статистика, 2004. 461 с.

112. Ермолов М. О. Чем отличается конкурентоспособность. Как продавать товар на внешнем рынке. Москва : Мысль, 1990. 364 с.
113. Гельвановский М., Жуковская В., Трофимова И. Конкурентоспособность в микро-, мезо- и макроуровневом измерениях. *Рос. экон. журн.* 1998. № 3. С. 34.
114. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации. Москва : ЕКСМО, 2005. 544 с.
115. Гончаревич Л. Г. Міжнародна конкурентоспроможність в процесі еволюції. URL: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/dutp/2007-2/txts/07hlhkpe.htm> (дата звернення : 08.11.2018).
116. Портер М. Конкурентная стратегия : Методика анализа отраслей и конкурентов. Пер. с англ. Москва : Альпина Бизнес Букс, 2006. 454 с.
117. Wiggins R. R., Ruefli T. W. Sustained Competitive Advantage: Temporal Dynamics and the incidence and persistence of superior economic performance. *Organization Science*. 2002. Vol. 13, No. 1. P. 81–105.
118. Schoemaker P. H. Strategy, Complexity and Economic Rent. *Management Science*. 1990. Vol. 36, No. 10. P. 1178–1192.
119. Besanko D., Dranove D., Shanley M. *Economics of Strategy*. 2nd ed. New York : John Wiley & Sons, 2000. 436 p.
120. Азоев Г. Л., Челенков А. П. Конкурентные преимущества фирмы. Москва : НОВОСТИ, 2000. 256 с.
121. Barney J. Firm Resources and Sustained Competitive Advantages. *Journal of Management*. 1991. Vol. 17, No. 1. P. 99–120.
122. Николук О. М. Формування конкурентоспроможності сільськогосподарського підприємства: теорія, методологія, практика : дис. ... д-ра екон. наук, спец.: 08.00.04. Житомир : Житомирський нац. ун-т, 2017. 506 с.
123. Кирчата І. М. Управління конкурентоспроможністю підприємства в глобальному середовищі : монографія. Харків: ХНАДУ, 2009. 160 с.

124. Міценко Н. Г., Смик О. С. Конкурентоспроможність і конкурентні переваги підприємства в сучасних ринкових умовах. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2009. №. 19.3. С. 243-247
125. Балабанова І. В. Управління конкурентною раціональністю : монографія. Донецьк : ДонНУЕТ, 2008. 538 с.
126. Безсмертний С. Ю. Сутність та класифікація конкурентних переваг підприємства. *Вісник НУ «Львівська політехніка» Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2011. № 714. С. 174–179.
127. Войчак А. В., Камишніков Р. В. Конкурентні переваги підприємства: сутність і класифікація *Маркетинг в Україні*. 2005. № 2 (30). С. 50–53.
128. П'ятницька Г. Т., Предєїн А. М., Рябова О. В. Конкурентні переваги підприємств: визначення та джерела формування. *Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг*. 2014. № 1. С. 235–248.
129. Касич А. О., Харькова Ж. В. Управління конкурентними перевагами підприємства. *Економічний аналіз*. 2016. Т. 25, № 2. С. 79–85.
130. Козловський В. О., Левченко Д. О. Управління конкурентними перевагами підприємства на зовнішніх ринках систематизація. URL: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/mn/mn2020/paper/viewFile/8208/6873> (дата звернення : 16.10.2018)
131. Якименко Н. В., Федорова В. Конкурентні переваги підприємств торгівлі. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2014_47_25 (дата звернення : 16.10.2018)
132. Литвинюк О. П., Гавриленко І. С. Формування конкурентних переваг підприємства та забезпечення їх підтримки. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnukht_2010_35_31 (дата звернення : 16.10.2018)
133. Царенко О. В. Методологічні аспекти формування конкурентних переваг галузі. *Інвестиції: практика та досвід*. 2009. № 3. с. 40–44.
134. Коваленко О. М. Проблеми та передумови забезпечення конкурентоспроможності сучасного харчового підприємства. *Праці Одеського*

політехнічного університету: Науковий та науково-виробничий збірник. 2011. №1(35). С. 267–272.

135. Черниш І. В., Кузьменко Л. Ю., Новаковська М. С. Процес управління конкурентоспроможністю підприємств. *Вісник Волинського інституту економіки та менеджменту*. 2019. № 24. С. 151-162.

136. Лісовська, Л. С., Катаєв А. В. Формування механізму забезпечення конкурентоспроможності промислового підприємства. *Проблеми економіки та управління*. 2010. № 668. С. 328-333.

137. Бурцева Т. А., Сизов В. С., Цень О. А. Управление маркетингом. Москва : Экономистъ, 2005. 271 с.

138. Безус П. І., Терещенко В. І. Управління конкурентоспроможністю організації в умовах євроінтеграції. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2017_5_20 (дата звернення : 08.11.2018)

139. Стельмащук Н.А. Структура маркетингового управління конкурентоспроможністю аграрних товаровиробників. *Інноваційна економіка*. 2013. № 8. С.111-117.

140. Журавель А. І. Система забезпечення конкурентоспроможності промислового підприємства. *Економіка. Фінанси. Право*. 2016. № 1. С. 18–19.

141. Степанкова А. А., Кавтиш О. П. Система управління конкурентоспроможністю продукції підприємства. URL: <http://ela.kpi.ua/handle/123456789/12341> (дата звернення : 08.11.2018)

142. Михайленко О. В., Орлова К. Г. Система управління конкурентоспроможністю продукції підприємства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2017. №13(2). С. 114–117.

143. Папіж Ю. С., Шапошник А. Ю. Теоретичні основи дослідження конкурентоспроможності підприємства та шляхів її підвищення. *Сталий соціально-економічний та екологічний розвиток: від теорії до практики: Міжнародна науково-практична конференція*. Дніпро. 2014. С. 142-144.

144. Гарнавська Н. П. Управління конкурентоспроможністю підприємств: теорія, методологія, практика. Тернопіль : Економічна думка, 2008. 570 с.
145. Мескон М. Х., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента. Пер. с англ. Москва : Дело, 1992. 68 с.
146. Жигалов В. Т., Шимановська Л. М. Основы менеджменту і управлінської діяльності. Київ : Вища школа, 1994. 326 с.
147. Анфилатов В. С., Емельянов А. А., Кукушкин А. А. Системный анализ в управлении. Под ред. А. А. Емельянова. Москва : Финансы и статистика, 2002. 336 с.
148. Круглов М. И. Стратегическое управление компанией. Москва : Русская деловая литература, 1998. 758 с.
149. Исаев И. Ф. Профессионально-педагогическая культура преподавателя. Москва : Академия, 2004. 240 с.
150. Андрушків Б. М., Кузьмін О. Є. Основы менеджменту. Львів: Світ, 1955. 269 с.
151. Лазарев В. Системное развитие школы. Москва : Педагогическое общество России, 2002. 301 с.
152. Мельтюхова Н. М. Управління. *Енциклопедичний словник з державного управління*. За ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. Київ : НАДУ, 2010. 722 с.
153. Лапушта М. Г. Словарь-справочник менеджера. Москва : ИНФРА-М, 1996. 412 с.
154. Сурмин Ю. П. Теорія систем и системний аналіз. Київ : МАУП, 2003. 368 с.
155. Колпаков В. К., Кузьменко О. В. Адміністративне право України. Київ : Юрінком Інтер, 2003. 544 с.
156. Нечаюк Л. І., Телеш Н. О. Готельно-ресторанний бізнес : менеджмент. Київ : ЦУЛ, 2003. 348 с.

157. Балабанова Л. В., Кривенко А. В. Управление конкурентоспособностью предприятий на основе маркетинга. Донецк : ДонГУЭТ им. М. Туган-Барановского, 2004. 147 с.

158. Бондаренко Г. С. Управління конкурентоспроможністю автотранспортного підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.06.02. Харків : ХНАДУ, 2001. 19 с.

159. Мансуров Р. Е. Об экономической сущности понятий «конкурентоспособность предприятия» и «управление конкурентоспособностью предприятия». *Маркетинг в России и за рубежом*. 2006. № 2 (52). С. 91–94.

160. Гавриш О. А. Принципи управління рівнем конкурентоспроможності підприємств. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1774> (дата звернення : 17.11.2018).

161. Галелюк М. М. Система управління конкурентоспроможністю машинобудівного підприємства. *Вісник економічної науки України*. 2008. № 2. С. 15-21.

162. Гончарук Т. І. Методологія конкурентоспроможності: досвід теорії та теорія досвіду. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/55044> (дата звернення : 17.11.2018).

163. Самойлик Ю. В. Економічний механізм формування стратегії управління конкурентоспроможністю підприємства. *Вісник ЖДТУ*. 2010. №3 (53). С. 94–98.

164. Загурський О. М. Теоретико-методологічні підходи до визначення категорії "конкурентоспроможність". *Наукові праці НДФІ*. 2014. №3(68). С. 38-49.

165. Пучкова С. І., Сергєєв П. П. Про підходи до визначення конкурентоспроможності як економічної категорії. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2014_3_24 (дата звернення : 17.11.2018).

166. Потапенко А. В. Теоретические основы конкурентоспособности национальной экономики в условиях информационной глобализации: автореф.

дис. ... кан. екон. наук: 08.00.01. Санкт-Петербург : Гос. инженер.-эконом. ун-т, 2010. 19 с.

167. Кухно С. А. Формування конкурентоспроможності гірничо-металургійного комплексу України в умовах глобалізації : дис. ... кан. екон. наук : 08.00.03. Маріуполь: ДонДУУ, 2018. 284 с.

168. Хринюк О. С., Хваль Ю. О. Управління конкурентоспроможністю підприємства. *Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу*. 2013. №1(21). С. 70–73.

169. Ільницька Г. Я. Формування фінансово-економічного механізму управління підприємством. *Наук. вісник Українського державного лісотехнічного університету*. 2004. №14 (7). С. 291–294.

170. Ковалюк О. М. Фінансовий механізм організації економіки України (проблеми теорії і практики). Львів : Львівського нац. ун-ту ім. Івана Франка, 2002. 396 с.

171. Добрянська Н. А., Варгатюк М. О. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю підприємства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2015. № 20. С. 84-87.

172. Жовновач Р. І. Управління конкурентоспроможністю підприємств сільськогосподарського машинобудування : дис. ... док. ек. наук : 08.00.04. Маріуполь : ПДТУ, 2016. 462 с.

173. Кузьмін О. Є., Горбаль Н. І. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства. Львів : Компакт-ЛВ, 2005. 304 с.

174. Харрингтон Дж., Эсселинг Х. ван Нимвеген Оптимизация бизнес-процессов. Документирование, анализ, управление, оптимизация. Санкт-Петербург : АзбукаБМикро, 2002. 311 с.

175. Шинкаренко В. Г. Обоснование принципов управления конкурентоспособностью предприятия. *Економіка трансп. комплексу*. Харків : ХНАДУ, 2018. №32. С. 5-16.

176. Діденко Є. О., Жураківський П. І. Модель управління конкурентоспроможністю підприємства. URL: <http://er.knutd.com.ua> (дата звернення : 17.11.2018).

177. Шевчук А. М., Ігнатушина А. В. Управління конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання. *Вісник ЗДІА*. 2011. №2. С. 68-77.

178. Муромець Н. Є., Черненко А. А. Логістичні принципи побудови організаційної структури торговельного підприємства. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/piprp_2014_2%282%29_21 (дата звернення : 17.11.2018).

179. Халімон Т. М. Принципи побудови механізму управління конкурентоспроможністю підприємств. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2017_25%281%29_35 (дата звернення : 17.11.2018).

180. Хмеленко І. І. Дослідження підходів щодо управління конкурентоспроможністю підприємства. URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/vcpi/TPtEV/2010_60/NTU_XPI_60_2010_9.pdf (дата звернення : 17.11.2018).

181. Павлова Т. В., Сабадирьова А. Л., Салавеліс Д. Е. Оцінка конкурентоспроможності підприємства переробної галузі і розробка рекомендацій щодо її підвищення. Одеса, 2013. 172 с.

182. Співак С. М. Системний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства. *Матеріали ХІХ наукової конференції ТНТУ ім. І. Пулюя*. Тернопіль : ТНТУ ім. І. Пулюя, 2016. С. 267—268.

183. Вакуленко Ю. В., Олійник А. С., Гевленко О. Є. Системна характеристика управління конкурентоспроможністю підприємства. *Агросвіт*, 2018. № 18. С.10 – 15.

184. Борисюк І. О., Мельник К. О. Управління конкурентоспроможністю автотранспортного підприємства. URL: <https://modecon.mnau.edu.ua/motor-transport-enterprise-competitiveness-management/> (дата звернення : 21.11.2018).

185. Самуляк В. Ю. Класифікація інструментів управління економічним розвитком промислових підприємств. URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/16964/1/232-Samulyak-380-382.pdf> (дата звернення : 21.11.2018).
186. Сидоренко А. В. Связь менеджмента и его роль в конкурентоспособности организации. 2018. URL: <http://econf.rae.ru/pdf/2014/12/3936.pdf> (дата звернення : 21.11.2018).
187. Касич А. О., Глущенко Д. О. Теоретичні та практичні аспекти управління конкурентоспроможністю підприємства. *Економіка та держава*. 2016. № 11. С. 65-70.
188. Степаненко В. О. Вплив глобалізаційних процесів на конкурентоспроможність економіки України. Можливості та перспективи забезпечення сталого розвитку економіки України : Міжнародна науково-практична конференція. Ужгород : Гельветика, 2016. С. 27-29.
189. Кравчук Н. М., Ареф'єва О. В., Катан М. Я. Теоретичні основи управління конкурентоспроможністю авіатранспортного підприємства. *Проблеми економіки*. 2018. № 4. С.127-134.
190. Сидоренко К. В. Формування конкурентоспроможності виробничої інфраструктури міжнародних аеропортів : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Дніпро : ДНУ, 2018. 280 с.
191. Шмиголь Н.М, Соловйов О. Методи управління конкурентоспроможністю галузі промисловості. doi: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2019-5-10> (дата звернення : 15.04.2019).
192. Домке Э. Р., Бажанов Н. Е., Ширшиков А. С. Управление качеством. Ростов-на-Дону : Феникс, 2006. 412 с.
193. Офіційний сайт Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu> (дата звернення : 09.04.2020).
194. International Cooperation and Coordination. Mobility and Transport. URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/international_en (дата звернення : 09.04.2020)

195. Степаненко В. О. Сутність та види конкурентних переваг морської транспортної інфраструктури. Стратегії та інновації: актуальні управлінські практики : V Міжнародна науково-практична конференція. Кривий Ріг : ДонНУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2020. С. 174-176.

196. Декалюк О. В., Королівський П. О., Левицька І. В. Використання транспортних засобів в логістичній системі та основні проблеми транспортної логістики. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2011. № 1. С. 186-189.

197. Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги. *Бізнес Інформ*. 2019. №11. С. 187–194.

198. Офіційний сайт Rocky Mountain Institute. Carbon War Room. URL: <https://www.rmi.org/carbon-war-room/> (дата звернення : 22.10.2018).

199. Про транспорт : Закон України від 10.11.94 № 233/94-ВР. Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994, № 51, ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення : 22.10.2018).

200. Водний кодекс України : від 09.12.1994 р. N 214/95-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 24, ст.190 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр> (дата звернення : 22.10.2018).

201. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 р. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, № 28, ст. 222. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14> (дата звернення : 22.10.2018).

202. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, N 7, ст. 65. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1602-14> (дата звернення : 22.10.2018).

203. Офіційний сайт The Office of Coast Survey. URL: <https://www.nauticalcharts.noaa.gov/> (дата звернення : 22.10.2018).

204. Офіційний сайт The Office of Coast Survey. URL: <https://www.nauticalcharts.noaa.gov/> (дата звернення : 22.10.2018).

205. Александрова Т. Е. Морская инфраструктура России: теория, основные этапы развития, проблемы. Санкт-Петербург : «Аврора-Дизайн», 2010. 352 с.
206. Арташесян А. А. Эксплуатация подъемных машин при организации транспортного процесса в рамках современной организационно-производственной инфраструктуры транспортного предприятия. Пенза : РИО ПГАУ, 2018. 248 с.
207. Ігнатенко Є. В. Територіальна організація та сучасний стан портового господарства України. *Геополітика і екогеодинаміка регіонів*. Симферополь : КНЦ, 2014. Вып. 2, Т. 10. С. 553-559.
208. Чекаловець В. І. Роздержавлення та приватизація морських торговельних портів: основні напрями та принципи. *Економіст*. 2006. №5. С.19-21.
209. Економічна енциклопедія : у 3 т. За ред. С. В. Мочерний та ін. Київ : «Академія», 2002. Т3. 952 с.
210. Стефанишин О. Б Теоретичні основи визначення сутнісних характеристик, функцій та складових фінансового забезпечення суб'єктів господарювання. *Глобальні та національні проблеми економіки : електронне наукове фахове видання*. 2016. № 10. С. 40-43.
211. Босак І. П., Костецький Н. В. Управління інформаційними ресурсами підприємства. *Удосконалення обліку, контролю, аудиту, аналізу та оподаткування в сучасних умовах інтеграційних процесів у світовій економіці: III Міжнародна науково-практична конференція*. Ужгород : УжНУ «Говерла», 2018. С.369-370.
212. Дерев'янка Ю. М. Науково-методичні засади забезпечення ефективності виробничо-господарської діяльності підприємства в умовах обмеженості ресурсів : дисертація ... канд. екон. наук : 08.00.04. Суми: СумДУ, 2008. 195 с.

213. Alminas Maciulis, Aidas Vasilis Vasiliauskas, Grazvydas Jakubauskas (2009). The Impact of the Competitiveness of National Economy. «Transport», 24(2), pp. 93-99.
214. Паламарчук О. М. Сутність та формування організаційно-економічного механізму управління конкурентоспроможністю підприємства. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Evu/2011_17_2/Palamarchuk.pdf (дата звернення : 02.11.2019).
215. Ткаченко Т. І., Дупляк Т. П. Виставковий бізнес : монографія. Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2016. 244 с.
216. Лакіза В. В. Качмар К. Я. Організаційно-економічне забезпечення функціонування підприємства. *Науковий вісник НЛТУ України. Економіка, планування і управління галузі*. 2011. № 21.8. С. 224-229.
217. Кривіцька В. В. Дослідження факторів впливу на управління конкурентоспроможністю підприємства. URL: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/mn/mn2019/paper/view/8015> (дата звернення : 02.11.2019).
218. Кузьмін О. Є., Горбаль Н. І. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства (організації). Львів : Львівська політехніка, 2004. 188 с.
219. Портер М. Международная конкуренция. Пер. с англ. В. Д. Щетинина. Москва : Международные отношения, 2003. 463 с.
220. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку : монографія. У 2 т. За ред Д. Г. Лук'яненко, А. М. Поручника. Київ : КНЕУ, 2006. 529 с.
221. Беззубченко О. А. Оцінка конкурентоспроможності галузей національної економіки в умовах глобалізації. *Економічний простір*. 2009. №21. С. 85–93.
222. Степаненко В. О. Євроінтеграційні детермінанти управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. № 5. С. 37–40.

223. Степаненко В.О. Фактори, що впливають на конкурентоспроможність інфраструктурних об'єктів. *Економічний простір*. 2017. №125. С. 202-210.

224. Степаненко В.О. Міжнародна конкурентоспроможність України: сутність та основні фактори впливу. *Торгівля і ринок України*. 2016. С. 14-21.

225. Хваль Ю. О. Управління конкурентоспроможністю торговельних підприємств в умовах кризи. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_2_33 (дата звернення : 13.11.2019).

226. Сич Є. М., Бойко О. В., Бігун Ю. В. Конкуренція та конкурентоспроможність на транспортному ринку: методологія аналізу. URL: jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/download/2510/2500 (дата звернення : 13.11.2011).

227. Белова О. І. Детермінанти мотиваційного механізму стратегічного управління в торговельних мережах: класифікація та особливості. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/inek_2013_6_57 (дата звернення : 13.11.2019).

228. Теоретичні, методологічні та практичні аспекти конкурентоспроможності підприємств : монографія. За ред. О. Г. Янкового. Одеса : Атлант, 2017. 514 с.

229. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064 (дата звернення : 03.03.2020).

230. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007 (дата звернення : 03.03.2020).

231. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137 (дата звернення : 03.03.2020).

232. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009 (дата звернення : 03.03.2020).

233. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251 (дата звернення : 03.03.2020).
234. Конвенція ООН щодо морських перевезень вантажів (1978р.). URL: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_391 (дата звернення : 03.03.2020).
235. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053 (дата звернення : 03.03.2020).
236. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата звернення : 03.03.2020).
237. Офіційний сайт International Maritime Organisation. URL: <http://www.imo.org/Pages/home> (дата звернення : 03.03.2020).
238. Офіційний сайт Comité Maritime International. URL: <http://www.comitemaritime.org/About-Us/0,272,1232,00.html> (дата звернення : 03.03.2020).
239. Офіційний сайт International Hydrographic Organization. URL: https://www.iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=296&Itemid=287&lang=en (дата звернення : 03.03.2020).
240. Офіційний сайт Danube Commission. URL: <https://www.danubecommission.org/dc/en/> (дата звернення : 03.03.2020).
241. Офіційний сайт The European Sea Ports. URL: <https://www.espo.be> (дата звернення : 11.03.2020).
242. Офіційний сайт International Chamber of Commerce. URL: <http://iccua.org/> (дата звернення : 11.03.2020).
243. Боровіков Г. М. Адміністративно-правові відносини у сфері перевезення вантажів морським транспортом : дис. ... канд. екон. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ : ДДУВС, 2017. 209 с.
244. Коваленко Є. О. Діяльність держави щодо створення передумов для інтеграції України до ЄС. *Гуманітарний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2008. Вип. 34. С. 199-213.

245. 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://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення : 11.03.2020).

246. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF> (дата звернення : 17.03.2020).

247. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 26.06.1991 р. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1991, № 41, ст.546. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12> (дата звернення : 17.03.2020).

248. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні : Постанова Кабінету міністрів України від 04.08.1997 р. № 821. URL: <http://www.swrailway.gov.ua/head/koridor/> (дата звернення : 17.03.2020).

249. Концепція реформування транспортного сектору економіки : Постанова Кабінету Міністрів України від 9.11.2000 р. №1684. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-п> (дата звернення : 17.03.2020).

250. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-п> (дата звернення : 17.03.2020).

251. European Maritime Safety Agency (2007) An overview of the 29 European maritime administrations. URL : <http://www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations/download/1031/621/23.html> (дата звернення : 24.03.2020).

252. Офіційний сайт MARAD. URL: <https://www.maritime.dot.gov/> (дата звернення : 24.03.2020).

253. Офіційний сайт USCG. URL: <https://www.uscg.mil/> (дата звернення : 24.03.2020).

254. Офіційний сайт Державна служба морського та річкового транспорту України. URL: <https://marad.gov.ua/ua> (дата звернення : 24.03.2020).

255. Офіційна позиція ТОВ СП «НІБУЛОН» щодо прийняття Закону України «Про морські порти України» URL: <http://www.nibulon.com/news/novini-kompanii/oficiina-pozicia-tov-sp-nibulon-schodo-priinyattya-zakonu-ukraini-pro-morski-porti-ukraini-reestraciinii-9712.html> (дата звернення : 24.03.2020).

256. Кодекс торговельного мореплавства України від 09.12.1994 р. № 277/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення : 24.03.2020).

257. Про виключну (морську) економічну зону України : Закон України від 16.05.1995 № 162/95-ВР / Відомості Верховної Ради (ВВР), 1995, № 21, ст.152. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text> (дата звернення : 24.03.2020).

258. Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення: Постанова Кабінету міністрів України від 29 лютого 1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-п> (дата звернення : 24.03.2020).

259. Морська доктрина України на період до 2035 року : постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307. ОВУ. - 2009. № 94. Ст. 3216. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п> (дата звернення : 24.03.2020).

260. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 548-р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-р> (дата звернення : 24.03.2020).

261. Офіційний сайт Адміністрація морських портів України. URL: <http://investinports.com/> (дата звернення : 01.04.2020).

262. Офіційний сайт ДП «Одеський морський торговельний порт». URL: <http://www.port.odessa.ua/> (дата звернення : 01.04.2020).
263. Офіційний сайт ДП «Херсонський морський торговельний порт». URL: <https://seaport.kherson.ua> (дата звернення : 01.04.2020).
264. Офіційний сайт ДП «Морський торговельний порт «Південний». URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua> (дата звернення : 01.04.2020).
265. Шемаєв В. В. Міжнародний досвід управління галуззю морського транспорту щодо створення Морської адміністрації України. *Економічні інновації*. Одеса : ППРЕЕД НАН України, 2016. № 62. С.42-50.
266. Офіційний сайт Державна прикордонна служба України URL: <http://dpsu.gov.ua> (дата звернення : 09.04.2020).
267. Офіційний сайт UNCTAD URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html> (дата звернення : 09.04.2020).
268. Мінакова С. М. Обґрунтування концептуальних засад розвитку логістичних транспортних систем в умовах глобалізації. *Електронне фахове видання. Глобальні та національні проблеми економіки*. 2014. №2. С. 844-847.
269. Офіційний сайт Державна служба статистики України URL: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення : 09.04.2020).
270. Офіційний сайт ЧАО «Центральное грузовое бюро». URL: <http://ccb.at.ua> (дата звернення : 09.04.2020).
271. Офіційний сайт Порты Украины. URL: <https://ports.com.ua/uk> (дата звернення : 09.04.2020).
272. Офіційний сайт SifService. URL: <https://www.sifservice.com/index.php> (дата звернення : 09.04.2020).
273. Офіційний сайт Асоціація портів України «УКРПОРТ». URL: <http://ukrport.org.ua/> (дата звернення : 09.04.2020).
274. Крук Ю. Ю. Економічні засади забезпечення розвитку стивідорної діяльності в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03. Одеса : НАН України. Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж, 2019. 20 с.

275. Дем'янченко А. Г. Дослідження ефективності діяльності державних і приватних стивідорів у морських портах України. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2016_2_26 (дата звернення : 12.04.2020).
276. Офіційний сайт The World Economic Forum. URL: <http://reports.weforum.org/> (дата звернення : 09.04.2020).
277. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. Собкевич О. В. та ін. Київ : НІСД, 2016. 72 с.
278. Офіційний сайт Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu> (дата звернення : 09.04.2020).
279. Пономаренко В. С., Тридід О. М., Кизим М. О. Стратегія розвитку підприємства в умовах кризи : монографія. Харків : ІНЖЕК, 2003. 328 с.
280. Смирнов Є. М. Теоретичні та методичні основи оцінки конкурентоспроможності підприємств. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки»*. 2009. № 4. Т. 2. С.130–134.
281. Конкурентоспроможність підприємства: оцінка рівня та напрями підвищення. За ред. О. Г. Янкового. Одеса : Атлант, 2013. 470 с.
282. Штик Ю.В., Степаненко В.О. Методичні підходи до оцінки управління міжнародною конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури. Теоретико-методологічні засади розвитку фінансової системи України на основі інноваційно-інвестиційних стратегій : колективна монографія. За ред. Н. О. Слободянюк. Кривий Ріг : ДонНУЕТ, 2020. С. 181–192.
283. Дідченко О. І., Мануїлова І. О. Оцінка конкурентоспроможності промислового підприємства. URL: http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_5_143.pdf (дата звернення : 09.04.2020).
284. Яшева Г. Конкурентоспроможність підприємств: методика оцінки й результати. *Фінанси. Облік. Аудит*. 2000. №4. С.17 – 20.
285. Степаненко В. О. Конкурентоспроможність морської інфраструктури в Україні. Актуальні проблеми сучасного економіко-

гуманітарного дискурсу в Україні : I Міжнародна науково-практична інтернет-конференція. Кривий Ріг : ДонНУЕТ, 2017. С. 302-305.

286. Кротков А. М., Еленева Ю. А. Конкурентоспособность предприятия: подходы к обеспечению, критерии, методы оценки. *Маркетинг в России и за рубежом*. 2001. №6. С. 59–78.

287. Халімон Т. М. Методи оцінки, індикатори та орієнтири конкурентоспроможності підприємств. *Економіка та суспільство: електронне наукове фахове видання МДУ*. 2016. №9. С.225-231.

288. Богацька Н. М., Цинкобур Л. Р. Сучасні методика оцінки конкурентоспроможності підприємства. *Молодий вчений*. 2017. № 4. С. 599-603.

289. Бутусов О. Д. Моніторинг конкурентоспроможності регіону : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Ужгород : УжНУ, 2018. 385 с.

290. Офіційний сайт Environmental Performance Index. URL: <https://epi.yale.edu/> (дата звернення: 26.05.2020).

291. Офіційний сайт Centraal Bureau voor de Statistiek. URL: cbs.nl
Офіційний сайт Statistisches Bundesamt. URL: <http://www.destatis.de/> (дата звернення: 26.05.2020).

292. Офіційний сайт Instituto Nacional de Estadística. URL: www.ine.es (дата звернення: 26.05.2020).

293. Офіційний сайт Office for National Statistics. URL: www.ons.gov.uk (дата звернення: 26.05.2020).

294. Офіційний сайт Institut national de la statistique et des études économiques. URL: <https://www.insee.fr/> (дата звернення: 26.05.2020).

295. Офіційний сайт STATBEL. URL: <https://statbel.fgov.be/> (дата звернення: 26.05.2020).

296. Купалова Г. І. Теорія економічного аналізу. Київ : Знання, 2008. 639 с.

297. Степаненко В. О. Оцінка конкурентоспроможності морської інфраструктури України. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2019. №1(53). С. 53-58.

298. Елементи теорії ймовірностей та математичної статистики в гірництві. Сдвижкова О. О. та ін. Донецьк : НГУ, 2015. 103 с.
299. Толбатов Ю. А. Економетрика. Тернопіль : Підручники і посібники, 2008. 288 с.
300. Эконометрика. Под ред. И. И. Елисеевой. Москва : Юрайт, 2014. 453с.
301. Степаненко В. О. Впровадження кластерної політики у сфері морської транспортної інфраструктури. Інноваційний розвиток та безпека підприємств в умовах неоіндустріального суспільства : Міжнародна науково-практична інтернет-конференції учнів, студентів, аспірантів і молодих вчених. Луцьк : ВНУ ім. Лесі Українки, 2020. С. 201-203.
302. Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України». URL: <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo/statut> (дата звернення : 08.09.2020)
303. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України : Постанова Кабінету міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення : 15.09.2020)
304. Офіційний сайт Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. URL: <https://www.bmvi.de/DE/Home/home.html> (дата звернення : 03.09.2020)
305. Офіційний сайт Rijksoverheid. URL: <https://www.rijksoverheid.nl/> (дата звернення : 03.09.2020)
306. Офіційний сайт Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. URL: <https://www.mitma.gob.es/> (дата звернення : 03.09.2020)
307. Офіційний сайт Ministère de la Transition écologique. URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/> (дата звернення : 03.09.2020)
308. Офіційний сайт GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/> (дата звернення : 03.09.2020)

309. Офіційний сайт Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. URL: <https://mobilit.belgium.be/nl> (дата звернення : 03.09.2020)

310. Про затвердження Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 190. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0632-13#Text> (дата звернення : 09.09.2020)

311. Шемаєв В. В. Стратегічні пріоритети розвитку морських портів України. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. Харків : ХНАДУ, 2017. С. 9 – 17.

312. Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_127#Text (дата звернення : 10.10.2020)

313. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_065#Text (дата звернення : 10.10.2020)

314. Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів : Закон України від 22.03.2001 № 2333-III. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, N 28, ст.135. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2333-14#Text> (дата звернення: 07.10.2020)

315. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25-26, ст.131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 07.10.2020)

316. Короткий Т. Р. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения с судов : монография. Одеса : Латстар, 2002. 200 с.

317. The European Cluster Memorandum. URL: http://www.vinnova.se/upload/dokument/VINNOVA_gemensam/Kalender/2008/Klusterkonferens_jan08/European%20Cluster%20Memorandum%20Final.pdf (дата звернення : 12.09.2020)

318. Vienna Cluster Manifesto. URL: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/316/attachments/1/translations/en/renditions/pdf> (дата звернення : 12.09.2020)
319. Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas. Vol. 2. Brussels. 2006. 689 p.
320. Сообщение Комиссии Европейскому парламенту, Совету, Европейскому экономическому и социальному комитету и Комитету по делам регионов. Комплексная морская политика для Европейского союза. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902168991> (дата звернення : 12.09.2020)
321. Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas. URL: http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_en.htm (дата звернення : 12.09.2020)
322. European Network of Maritime Clusters. URL: <http://www.europeannetwork-of-maritime-clusters.eu/member> (дата звернення : 12.09.2020)
323. Офіційний сайт NL Flag. URL: <https://nlflag.nl/business-nl/dutch-maritime-cluster> (дата звернення : 12.09.2020)
324. Офіційний сайт Schleswig-Holstein's cluster. URL: <https://cluster-sh.de/en/home> (дата звернення : 12.09.2020)
325. Кластери водної транспортної логістики (портові кластери). URL: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/> (дата звернення : 12.09.2020)
326. Verhoeven P. Economic Assessment of Management Reform in European Seaports. PhD Thesis. Antwerp : University of Antwerp, 2015.
327. The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors. Commissioned by the European Commission (DG MARE). 2008. 42 p.

328. Меньшенина И. Г., Капустина Л. М. Кластерообразование в региональной экономике: монография. Екатеринбург : УГЭУ, 2008. 154 с.
329. Николаева А. И., Багинова В. В. Логистические методы и технологии организации функционирования сухих портов. *Современные проблемы транспортного комплекса России*. 2011. № 1. С. 49 – 58.
330. Port reform toolkit. *Alternative port management structures and ownership models. The International Bank for Reconstruction and Development*. The World Bank, 2007. 78 p.
331. Alternative Port Management Structures And Ownership Models. World Bank Port Reform Tool Kit. URL: http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf (дата звернення : 12.09.2020)
332. Сергеев А. С. Мировая практика управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности. *Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление*. 2014. № 4. С. 3 – 14.
333. Офіційний сайт Japan International Cooperation Agency. URL: <https://www.jica.go.jp/english/> (дата звернення : 12.09.2020)
334. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 р. Відомості Верховної Ради України, 2011, № 34, ст.343. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення : 14.09.2020)
335. Земельний кодекс України : від 25.10.2001 №2768-III. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, № 3-4, ст.27. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> (дата звернення : 10.10.2020)
336. Офіційний сайт International Port Community Systems Association. URL: <https://ipcsa.international/> (дата звернення : 14.09.2020)
337. Likhman N., Stepanenko V. Improving of the Ukrainian maritime transport infrastructure management. *East European Scientific Journal*. 2020. №10(62). С.22-29.

338. Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України : Закон України від 23.03.2000 № 1602-III / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, № 25, ст. 195. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1602-14> (дата звернення : 14.09.2020)

339. Лохман Н. В., Степаненко В. О. Концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України. *Електронне наукове фахове видання з економічних наук «Modern Economics»*. 2020. №23. С. 102–107.

340. Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області. Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/987/> (дата звернення: 02.10.2020)

341. Степаненко В. О., Романуха О. М. Кордон як фактор розвитку морської інфраструктури України. *Економіка та суспільство*. 2017. № 9. С. 94-99.

342. Офіційний сайт Національний університет «Одеська морська академія». URL: <http://www.onma.edu.ua/informatsijnyj-paket-ects> (дата звернення: 28.09.2020)

343. Офіційний сайт Marine Design Engineering Mykolayiv. URL: <https://www.damen.com/en/companies/marine-design-engineering-mykolayiv> (дата звернення: 28.09.2020)

344. Офіційний сайт C-Job Nikolayev. URL: <https://c-job-ua.com/> (дата звернення: 28.09.2020)

345. Офіційний сайт Design Bureau «ProLine». URL: <http://proline.ua/en/> (дата звернення: 28.09.2020)

346. Офіційний сайт Zaliv Ship Design. URL: <https://www.zalivdesign.com/> (дата звернення: 28.09.2020)

347. Офіційний сайт YouControl. URL: <https://youcontrol.com.ua/> (дата звернення: 28.09.2020)

348. Горбаченко С. А. Методичні засади формування конкурентних переваг морських портів Одеського регіону. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2015. № 1. С. 131-138.
349. Диха М. В., Мороз В. С. Економетрія. Київ : Центр учбової літератури, 2016. 206 с.
350. Andersson T., Serger S., Sörvik J., Hansson, E. The Cluster Policies Whitebook. Malmö : International Organisation for Knowledge Economy and Enterprise Development, 2004. 267 p.
351. Антимонопольний комітет України : Рішення від 21 грудня 2017 р. № 720-р. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=138796&schema=main> (дата звернення: 02.10.2020)
352. Митна енциклопедія: У двох томах. Т.2. Відп. ред. І. Г. Бережнюк та ін. Хмельницький : ПП Мельник А. А., 2013. 536 с.
353. Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП 1975 року) : Закон України від 15.07.1994. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, N 33, ст.307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 02.10.2020)
354. Офіційний портал Державна фіскальна служба України. URL: <http://dp.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-327140.html> (дата звернення: 23.09.2020)
355. Офіційний сайт UNECE. URL: <http://www.unece.org/tir/welcome.html> (дата звернення: 02.10.2020)
356. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи : Закон України від 12.09.2019 р. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 41, ст.232. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-20#Text> (дата звернення: 02.10.2020)
357. Офіційний сайт Вісник. Офіційно про податки. URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100014151-rezhim-spilnogo-tranzitu-vru-priynyala-zakon> (дата звернення: 29.09.2020)

358. Митний кодекс України від 13.03.2012 №4495-VI. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст.552. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 19.10.2020).

359. Про природні монополії : Закон України від 20.04.2000 №1682-III. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, № 30, ст.238. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text> (дата звернення : 20.10.2020).

360. Офіційний сайт VIKING Train. URL: <http://www.vikingtrain.com/> (дата звернення : 10.10.2020).

361. Стрельнікова І. О., Артемова Ю. О. Супутникові системи навігації і моніторингу транспорту. *Автомобіль і електроніка. Сучасні технології.* №4. 2013. с.56 – 52.

362. Офіційний сайт ІМО. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx> (дата звернення : 21.10.2020)

ДОДАТКИ

Підходи до розуміння сутності поняття «інфраструктура»

Підхід	Автор							
	Богуславський О. В.	Бочарова Ю. Г.	Вершицький А. В.	Вознюк М. А.	Гутафель В. В.	Іванова Н. В.	Мокроносов А. Г., Чучкалова Е. І.	Сеґеда С. А.
Інституціональний	×	×			×	×		
Структурний			×					
Функціональний	×		×				×	×
Структурно-функціональний		×			×	×		
Структурно-логічний	×			×				
Теоретико-економічний				×		×		
Політекоеконімічний				×				×
Економічний				×				
Економіко-виробничий					×			
Галузевий								×
Ресурсний		×						
Територіальний (географічний)	×			×				
Генеалогічний	×			×				
Регіональний								×
Хронологічний	×			×				
Оціночний								×
Логістично-інформаційний	×							
Філософсько-логічний				×				
Семантичний							×	
Історичний				×				
Процесний							×	
Системний	×	×					×	
Комплексний	×		×			×	×	

Джерело: складено автором на основі [7; 8, с.138; 9, с.66 – 69; 10 – 12; 13, с.11; 14]

Теоретичне підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності транспортної
інфраструктури

Таблиця Б.1

Теоретичні підходи до визначення поняття «конкуренція»

Підхід	Автор	Визначення поняття
Структурний	Закон України «Про захист економічної конкуренції» [97]	Конкуренція – змагання між суб'єктами господарювання з метою отримання завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання повинні мати можливість обирати між декількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначити умови обігу товарів на ринку.
	Радаєв В. В. [98, с. 16].	Конкуренція – це дії двох і більше агентів, націлені на одержання однаково обмеженого ресурсу, який стане доступним за певних зусиль з їхнього боку.
	Найт Ф. [99]	Конкуренція – взаємодія безлічі незалежних господарських одиниць, що діють в умовах невизначеності.
Функціональний	Фатхутдінов Р.А. [100]	Конкуренція – процес управління суб'єктом своїми конкурентними перевагами для одержання перемоги або досягнення інших цілей у боротьбі з конкурентами за задоволення об'єктивних або суб'єктивних потреб у рамках законодавства або в природних умовах.
	Шаститко А., Голованова С. [101]	Конкуренція – спосіб адаптації діючих на ринку суб'єктів до обставин, що змінюються.
Поведінковий	Рубін Ю. Б. [102]	Конкуренція – конфліктна форма суперництва за відносно кращі умови виробництва та збуту товарів, що зумовлює реалізацію конкурентами цільових настанов в області максимізації доходів, збереження та примноження стану, підвищення конкурентоспроможності.
	Гейер Г.В. [103]	Конкуренція – суперництво між економічними суб'єктами, в основі якого лежать відмінності (кількісні і якісні), пов'язані з рівнем розвитку науково-технічного потенціалу й умовами здійснення і реалізації інновацій.
	Войчак А.В. [104]	Конкуренція – властиве товарному виробництву змагання між окремими господарськими суб'єктами (конкурентами), зацікавленими в більш вигідних умовах виробництва і збуту товарів.
	Адамик В.А. [105]	Конкуренція – суперництво у будь-якій сфері діяльності між окремими юридичними або фізичними особами (конкурентами), зацікавленими у досягненні однієї мети.

Джерело: складено автором

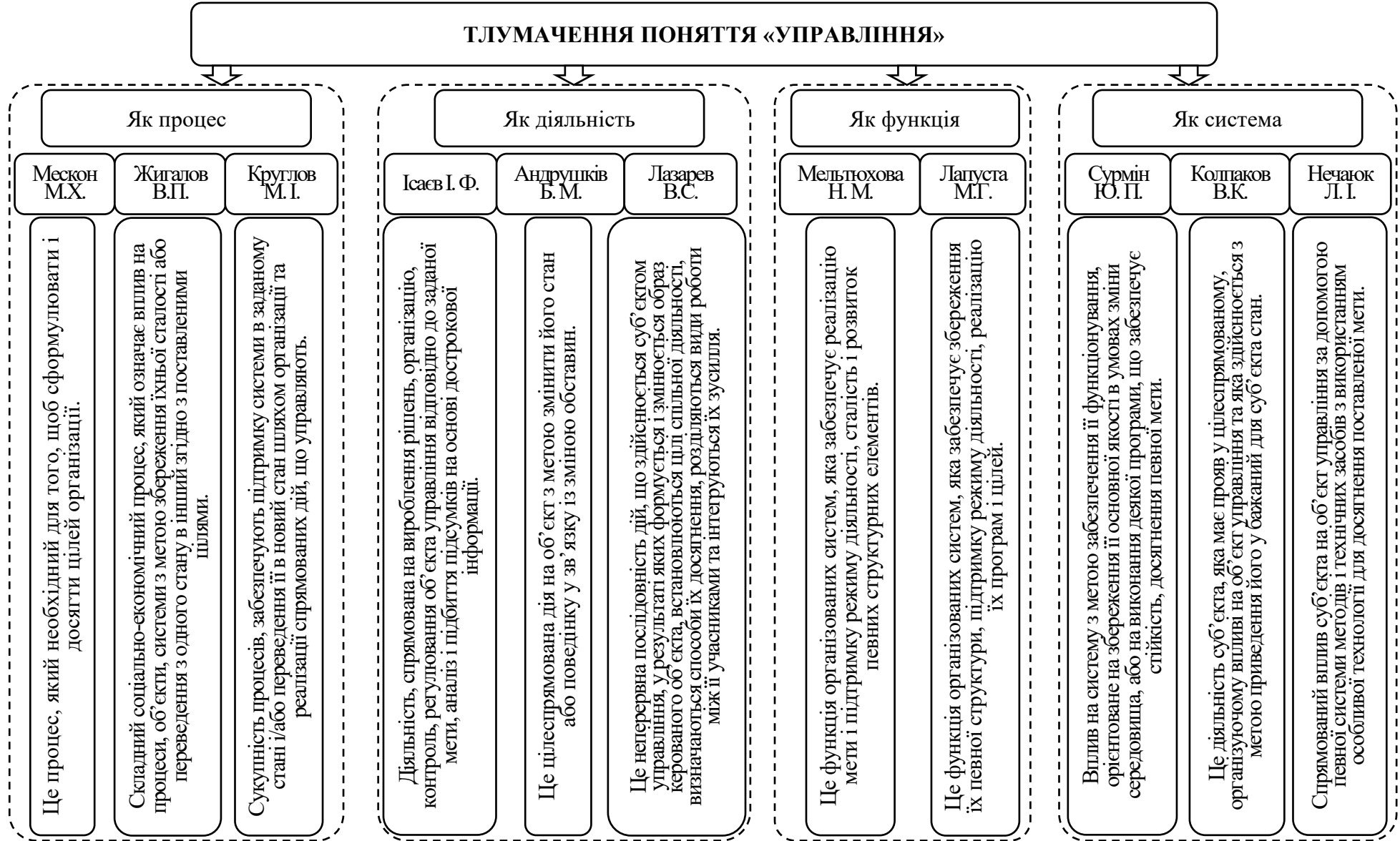


Рис. Б.1. Тлумачення поняття «управління»

Принципи управління конкурентоспроможністю

Назва принципу	Характеристика принципу
Адаптивність	здатність системи управління ефективно реалізовувати свої функції та досягати поставлених завдань у контексті змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі.
Системність та комплексність	формується на підставі розробки та впровадження повного комплексу заходів для гарантування конкурентних переваг.
Стратегічна значимість	створення основних характеристик, включення до загальних правил та положень, що регулюють процес застосування варіантів стратегічного управління, а також норми функціонування об'єкта загалом та окремих його елементів, котрими керуються суб'єкти в процесі розробки та реалізації стратегічних рішень у конкретних умовах, що формуються як у зовнішньому, так і внутрішньому середовищі.
Гнучкість	характеризується здатністю змінювати систему конкурентних переваг шляхом накопичення інформації, оновлення технології або коригування стратегії розвитку.
Синергічність	означає підвищення ефективності діяльності суб'єкта більше, ніж сума ефективності функціонування окремих її підсистем та елементів цих підсистем.
Послідовність	здійснення всіх управлінських дій у чітко визначеному порядку, як у часі, так і в просторі.
Ієрархічність	ієрархічна структура системи управління конкурентоспроможністю повинна відповідати ієрархічній структурі його господарського процесу.
Інтегрованість	передбачає узгодженість між цілями та завданнями, встановленими на довгострокову та короткострокову перспективу, а також наданими конкурентними перевагами.
Конгруентність	характеризує структуру системи управління конкурентоспроможністю об'єкта, яка повинна бути узгоджена зі структурою його господарського процесу як керованої системи.
Інноваційність	демонструє досягнення довгострокового лідерства на ринку, вимагає впровадження інноваційних моделей управління, використання нестандартних управлінських рішень.

Джерело: складено автором на основі [175, с.10 – 12; 176; 177, с.71 – 72; 178 – 180; 181, с.26 – 27]

Додаток В

Місце морської транспортної інфраструктури у забезпеченні конкурентоспроможності транспортної інфраструктури

Таблиця В.1

Основні показники функціонування транспортної інфраструктури країн Європи у 2011 – 2019 рр. (27 країн)

Показник	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.	2015р.	2016р.	2017р.	2018р.	2019р.	2020р.	Відхилення, +/- (2019 до 2011)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Обсяг вантажних перевезень у ВВП, % до 2010 р.	98,0	95,5	97,3	96,4	96,0	97,1	98,4	96,1	96,9	100,3	2,3
Обсяг пасажирських перевезень у ВВП, % до 2010 р.	98	96,8	95,8	95,2	94,9	95,2	93,6	92,3	90,8	77,4	-20,6
АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ											
Протяжність автомагістралей, км	129928	140903	145357	145899	147089	148075	149413	150335	151724	155335	25 407
Вантажні перевезення, тонн	15557060	14515282	14339688	14585601	14695721	14799829	15206139	14917338	15543095	13570282	-1 986 778
Перевезено пасажирів, осіб	-	-	16878605	16731917	17823634	17246520	17195269	17383705	17403263	н/д	524 658
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ											
Довжина шляхів, км	268720	300051	336395	335277	333816	336225	268724	268899	269156	269484	764
Вантажні перевезення, тонн	1774293	1719721	1740033	1752408	1735016	1734295	1755332	1763987	1735261	1607507	-166 786

Продовження таблиці В.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11
Перевезено пасажирів, осіб	7468534	7499966	7579914	7739490	7881072	8107478	8231095	8342827	8642521	5228015	-2 240 519
	ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ (МОРСЬКИЙ)										
Довжина водних шляхів, км	34146	34072	40491	39755	41564	41558	41848	41894	42582	н/д	8 436
Вантажні перевезення, тонн	4350218	4330888	4313786	4377795	4454500	4496675	4647562	4746526	4772371	4534138	183 920
Перевезено пасажирів, осіб	384800	371689	372732	365240	368222	370467	389537	411006	418488	230121	-154 679
	ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ										
Вантажні перевезення, тонн	15122542	14852297	14957541	16082894	16285988	16913602	18252110	18595468	17973450	15696408	573 866
Перевезено пасажирів, осіб	1 217 362 167	1 328 122 971	1 365 488 735	1 435 331 903	1 519 650 820	1 609 931 617	1 743 362 411	1 850 084 398	1 909 111 335	449 852 586	-767 509 581

Джерело: складено автором на основі [193]

Таблиця В.2

Порівняльна характеристика видів транспортної інфраструктури

	Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Сфера застосування	Рівень застосування
1	2	3	4	5	6
Наземний	Автомобільний	-висока маневреність; -висока швидкість доставки; -висока частота відправок; -відносно великий асортимент товарів;	-відносна висока вартість доставки; -невелика вантажопідйомність; -недостатньо екологічний; -залежність від кліматичних умов; -відсутність міжконтинентальних перевезень;	Перевезення пасажирів та малотоннажних вантажів на короткі та середні відстані.	Макро-, мезо-, мікро-рівні
	Залізничний	-висока вантажопідйомність; -швидкість доставки; -відносно низька вартість; -великий асортимент товару; -не залежить від кліматичних умов; -відносна екологічність;	-недостатня маневреність; -велика капіталомісткість; -недостатньо висока безпечність перевезення; -низька частота відправок; -відсутність міжконтинентальних перевезень;	Транспортування габаритних вантажів на середні та дальні відстані, обслуговування великих пасажиропотоків.	Мега-, макро-, мезо-, мікро-рівні
	Трубопровідний	-низька вартість доставки; -висока безпечність доставки; -низька капіталомісткість;	-обмежений асортимент товарів; -відсутність міжконтинентальних перевезень; -низька маневреність;	Застосовується для транспортування обмеженої номенклатури продуктів (рідких та газоподібних).	Мега-, макро-, мезо-рівні
Повітряний	Авіаційний	-відносно висока маневреність; -найвища швидкість доставки; -наявність міжконтинентальних перевезень; -висока безпечність перевезення;	-висока вартість доставки; -висока капіталомісткість; -залежність від кліматичних умов; -низька екологічність; -відносно не високий асортимент товарів;	Застосовується для перевезення пасажирів на середні та дальні відстані, транспортування термінових вантажів на дальні відстані.	Мега-, макро-, мезо-, рівні

Продовження таблиці В.2

1	2	3	4	5	6
Водний	Морський	-наявність міжконтинентальних перевезень; -низька вартість доставки; -висока вантажопідйомність; -низька капіталомісткість; -відносна екологічність; -великий асортимент товарів;	-залежність від кліматичних умов; -відносна низька маневреність; -низька швидкість доставки; -низька частота відправок;	Морський транспорт використовується при міжконтинентальному перевезенні.	Мега-, макро-, мезо-, рівні
	Річковий	-низька вартість доставки; -висока вантажопідйомність; -низька капіталомісткість; -відносна екологічність;		Внутрішні водні шляхи в основному застосовуються для перевезення пасажирів та масових вантажів.	Макро-, мезо-, мікро- рівні

Джерело: складено автором на основі [73; 195, с.833; 196, с.187]

Таблиця В.3

Внутрішні та зовнішні фактори конкурентоспроможності морської
транспортної інфраструктури

Фактор	Характеристика
1	2
Внутрішні фактори	
Організаційні	складаються з організаційної структури, стратегії розвитку в умовах реформування морської транспортної інфраструктури, ефективності управління, відповідності організаційної структури задачам діяльності морської транспортної інфраструктури, оперативності передачі управлінського рішення до виконавців, ефективного контролю за виконанням.
Сервісно-виробничі	технологічні особливості, які надають конкурентні переваги відносно до конкурентів за якістю, основними витратами та термінами надання послуг.
Техніко-технологічні	включають такі елементи, як технічний рівень, техніко-економічну характеристику морського транспорту, співпрацю з виробниками, якість перевезень, якість транспортного обслуговування, рівень виробничих потужностей підприємств морської галузі.
Трудові	характеризуються такими елементами, як управління персоналом, реалізація ефективної кадрової політики, висококваліфікований персонал, навчальні бази для підготовки спеціалістів, склад і професійний рівень працівників, продуктивність праці.
Фінансові	включають гнучку тарифну політику, систему регулювання тарифів, прозорість фінансової діяльності, експлуатаційні витрати, державну фінансову підтримку, інвестиційну політику.
Інформаційні	поділяються на рівень розвитку інформаційних технологій та систем, інформатизацію технологічних процесів, інформаційне обслуговування, інформаційні технології для системи документообігу.
Просторові	формується за допомогою рівня транспортної забезпеченості, системи міжнародних транспортних коридорів, можливості розширення транспортної мережі.
Зовнішні фактори	
Політичні	загальнополітична ситуація, зовнішньополітичні зв'язки, пріоритети розвитку держави та її стабільний розвиток, участь держави в інтеграційних процесах та напрями зовнішньої політики, принципи європейської та міжнародної транспортної політики.
Економічні	рівень розвитку господарства загалом, інвестиційна привабливість, зовнішньоекономічна стратегія країни, інвестиційний клімат держави, державне регулювання, кон'юнктура світових ринків, стан фінансової системи країни.
Соціальні	стабільність соціально-економічної ситуації, рівень життя населення, забезпеченість трудовими кадрами, рівень кваліфікованості робочої сили, якість підготовки та перепідготовки висококваліфікованих кадрів.
Технологічні	науково-технічний потенціал країни, впровадження інновацій в інфраструктуру країни, модернізація транспортної інфраструктури, технологічний та інформаційний розвиток.

Продовження таблиці В.3

1	2
Правові	законодавство, що регламентує економічну діяльність та транспортну діяльність, дієвість законодавчих актів, відповідність нормативно-правової бази міжнародним стандартам, гармонізація базових документів.
Екологічні	забруднення навколишнього середовища, вимоги екологічної безпеки транспортних засобів, використання ресурсів транспортною інфраструктурою, система управління екологічною безпекою перевезень транспортом, реалізація дій спрямованих на охорону навколишнього середовища.
Інтеграційні	участі в інтеграційних об'єднаннях та міжнародних організаціях, наявність митних бар'єрів, принципи європейської транспортної політики тощо.
Глобалізаційні	залученість до міжнародної торгівлі, залученість до глобальної конкуренції, принципи міжнародної транспортної політики.
Інституційні	формується шляхом системи управління якістю надання послуг, інституційних трансформацій

Джерело: складено автором на основі [220; 222; 223; 225]

Додаток Г

Таблиця Г.1

Міжнародні нормативно-правові акти регулювання морської транспортної інфраструктури України

Назва	Правове закріплення	Зміст нормативно-правових актів
1	2	3
Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. Дата підписання: 09.04.1965 р. [229]	Постанова КМУ про прийняття Україною Конвенції від 21.09.1993 р.	Міжнародна конвенція, спрямована на полегшення морського судноплавства шляхом забезпечення однаковості формальностей і процедур. Конвенція покладає на учасників обов'язок співпрацювати в справі забезпечення повної однаковості формальностей і необхідною документацію і процедур у всіх областях, де така однаковість полегшить і поліпшить міжнародне морське судноплавство, і зводити до мінімуму будь-які зміни формальностей, необхідної документації та процедур. У Додатку до Конвенції перераховуються і визначаються стандарти та передовий досвід, що відносяться до портових формальностей.
Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року. Дата підписання: 05.04.1966 р. [230]	Дата приєднання України: 21.09.1993 р. Набула чинності: 25.01.1994р.	Встановлює, що судно не може вийти в міжнародний рейс, якщо на нього не нанесена вантажна марка і не видано Міжнародне свідоцтво про вантажну марку. Конвенція поширюється на судна, що здійснює міжнародні рейси, за винятком військових кораблів, риболовних суден, прогулянкових яхт та суден довжиною менше ніж 25 м. Даною Конвенцією встановлюються єдині принципи та правила, що стосуються граничного завантаження суден, що здійснюють міжнародні рейси. За положенням цієї МК всі моря й океани поділяються на зони та сезонні райони внаслідок різних гідрометеорологічних умов плавання.
Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року Дата підписання: 20.10.1972 р. [231]	Дата приєднання України: 17.11.1992р. Набула чинності: 05.04.1993р.	Конвенція поширюються на всі судна у відкритому морі та з'єднаних з ним водах, за якими можуть плавати морські судна. Однак, відповідні влади прибережної держави вправі встановлювати особливі правила плавання у внутрішніх водах, але міжнародна Конвенція говорить, що вони повинні бути наближені до правил наскільки це можливо. Головна мета – забезпечення високого рівня безпеки на морі. Містить Звід правил, обов'язкових для виконання всіма судами, незалежно від їх призначення, в різних умовах діяльності та плавання, а також технічні вимоги до сигнальних пристроїв (вогнів, знакам, прапорам, засобів звукової та світлової сигналізації).

Продовження таблиці Г.1

1	2	3
<p>Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. Дата підписання: 02.11.1973р. [232]</p>	<p>Дата приєднання України: 21.09.1993р. Набула чинності: 25.01.1994р.</p>	<p>Головна мета – сприяння ефективній боротьбі з усіма джерелами забруднення моря та вживанню усіх можливих заходів для попередження забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів, які можуть складати небезпеку для здоров'я людини, завдати шкоди живим ресурсам та життю в морі, завдати шкоди зонам відпочинку чи перешкоджати іншим законним видам використання моря.</p> <p>Конвенція охоплює не лише випадкові і/або експлуатаційні забруднення доквілля нафтопродуктами, але також і забруднення моря хімікаліями, вантажами в пакетованій формі, стічними водами, сміттям і забруднення повітряного середовища.</p>
<p>Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS) Дата підписання: 01.11.1974 р. [233]</p>	<p>Набула чинності: 25.05.1980 р.</p>	<p>Один з головних міжнародних угод з безпеки торгових судів. Кожне судно, яке здійснює міжнародний рейс відповідно цьому нормативному документу, повинно виконувати його вимоги. В іншому випадку судно може затриматись, а в деяких позиціях доступ до порту може бути заборонений.</p> <p>Головна мета – встановлення мінімальних стандартів, які відповідають вимогам безпеки для будівництва, обладнання та експлуатації суден.</p> <p>Держави прапора повинні гарантувати, що судна, які плавають під їхнім прапором, відповідають вимогам SOLAS. Для доказу їх дотримання Конвенції передбачено низку сертифікатів. Такі документи видаються Адміністрацією прапора або від її імені за наявності відповідного доручення. Умови контролю за суднами також дозволяють Урядам, які погоджуються перевіряти судна під прапорами інших держав, особливо якщо є чіткі причини підозрювати, що судно та / або його обладнання суттєво не відповідають вимогам Конвенції.</p>
<p>Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) [234]</p>	<p>Дата підписання: 31.03.1978 р.</p>	<p>Згідно з Конвенцією, перевізник несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в його доставці, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, щоб уникнути обставин, що викликали втрату, пошкодження або затримку і їх наслідки. Додатково встановлено, що перевізник несе відповідальність і за затримку в доставці. Разом з тим перевізник не звільнятиметься від відповідальності при «навігаційній помилці». З принципу відповідальності за вину зроблено лише одне виключення: перевізник не несе відповідальності в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів по рятуванню життя і розумних заходів по рятуванню майна на морі. Одне виключення зроблене також з презумпції вини перевізника, а саме, якщо втрата або пошкодження вантажу відбулися в результаті пожежі, перевізник несе відповідальність лише в тому випадку, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів.</p>

Продовження таблиці Г.1

1	2	3
<p>Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року Дата підписання: 07.07.1978 р. [235]</p>	<p>З Дата приєднання України: 01.11.1996 р. Набула чинності: 07.04.1997 р.</p>	<p>Конвенція визначає конкретні вимоги щодо кількості та кваліфікації екіпажу. Відповідно до неї жоден моряк (капітан, особа командного складу, особи рядового складу) не мають права працювати на судах, держава прапору яких є учасником Конвенціях, якщо він не відповідає положенням віку, стану здоров'я та кваліфікації.</p> <p>Конвенція закріплює міжнародні норми підготовки та дипломування моряків і несення вахти, і передбачає положення, що забезпечують, щоб моряки на судах були належним чином навчені і підготовлені, мали достатній досвід, навички та кваліфікацію, відповідали вимогам щодо роботи, віку, стану здоров'я та були придатні до виконання своїх обов'язків таким чином, який забезпечує охорону людського життя і збереження майна на морі, а також захист морського середовища.</p>
<p>Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права Дата підписання: 10.12.1982р. [236]</p>	<p>Набула чинності: 16.11.1994 р. Ратифікована 03.06.1999 р.</p>	<p>Конвенція визначає права і обов'язки держав щодо використання ними Світового океану, встановлюючи керівні принципи для підприємств, навколишнього середовища та управління морськими природними ресурсами.</p> <p>Конвенція ООН з морського права передбачає нормативне регулювання таких міжнародно-правових інститутів:</p> <ul style="list-style-type: none"> територіальне море і прилегла зона; протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства; континентальний шельф; відкрите море; режим островів; міжнародний район морського дна.

Джерело: складено автором

Додатку Д

Міжнародні організації та правила регулювання у сфері морської
транспортної інфраструктури

Таблиця Д.1

Характеристика міжнародних морських організацій в контексті євроінтеграції
України

Назва організації	Рік заснування	Цілі організації	Статус України
Міжнародна морська організація (ІМО)	1948 р.	Спрямована на скасування дискримінаційних дій, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавство, а також прийняття норм (стандартів) по забезпеченню безпеки на морі і запобіганню забруднення з суден довкілля, в першу чергу, морського.	Повноправний член з 1994 р.
Міжнародний морський комітет (СМІ)	1897 р.	Сприяння уніфікації норм морського і торгового права, морських звичаїв та практики	Представлена громадською організацією «Колегія юристів з морського права України» Заснована: 01.12.2006р.
Міжнародна торговельна палата (МТП)	1919 р.	Підтримка та розвиток міжнародної торгівлі й глобалізації. Для розв'язання проблем, які можуть виникнути з нечітким прописанням у контрактах відповідальності сторін, у 1936 р. перше зведення міжнародних правил для точного тлумачення торгових термінів (INCOTERMS).	Представлена Українським національним комітетом МТП (ICC Ukraine). Заснована: 1998 р.
Міжнародна гідрографічна організація (ІНО)	1921 р.	Сприяння безпеці мореплавства та захисту морського середовища	Повноправний член з 1998 р.
Дунайська комісія	1948 р.	Забезпечення і розвиток вільного судноплавства на Дунаї для торгових суден під прапорами всіх держав відповідно до інтересів і суверенні права держав-учасників Белградській конвенції, а також зміцнення та розвиток економічних і культурних зв'язків цих держав між собою і з іншими країнами.	Повноправний член з 1949 р.
Європейська організація морських портів (ESPO)	1993 р.	Представляє спільні інтереси та пропагує загальні погляди і цінності своїх членів перед європейськими інститутами і директивними органами.	Член-спостерігач з 2018 р.

Джерело: складено автором на основі [237 – 242]

Таблиця Д.2

Тлумачення торговельних термінів у зовнішній торгівлі INCOTERMS 2020

Термін			Характеристика
1			2
ПРАВИЛА ДЛЯ БУДЬ-ЯКОГО ВИДУ АБО ВИДІВ ТРАНСПОРТУ			
EXW	Ex Works	Франко-завод	Продавець виконав свої зобов'язання щодо поставки, коли він надав товар у розпорядження покупця в названому місці (наприклад, на фабриці або складі), і це назване місце може бути чи не бути приміщенням продавця. Для подальшої доставки продавець не відповідає за навантаження товару на транспортний засіб, а також не справляє експортне митне оформлення, якщо є.
FCA	Free Carrier	Франко-перевізник	Продавець зобов'язаний надати товар та комерційний рахунок (інвойс) відповідно до договору (контракту) купівлі-продажу, а також будь-яке інше підтвердження відповідності, що можуть вимагатися договором (контрактом). Будь-який документ, який повинен бути наданий продавцем, може бути в паперовій або електронній формі згідно з умовами договору (контракту) або, якщо немає такої умови, коли існує такий звичай.
CPT	Carriage Paid To	Перевезення оплачено до	Продавець зобов'язаний надати товар та комерційний рахунок (інвойс) відповідно до договору (контракту) купівлі-продажу, а також будь-яке інше підтвердження відповідності, що можуть вимагатися договором (контрактом). Будь-який документ, який повинен бути наданий продавцем, може бути в паперовій або електронній формі згідно з умовами договору (контракту) або, якщо немає такої умови, коли існує такий звичай.
CIP	Carriage and Insurance Paid To	Перевезення та страхування оплачено до	Означає поставку застрахованого товару і передачу ризиків покупцеві в момент доставки товару в певним контрактом місце. Продавець може зробити це, передавши своєму перевізнику товари для подальшої доставки в місці, відповідному використовуваному виду транспорту. Після того, як товар був поставлений покупцеві в місці, визначене контрактом, продавець не несе відповідальності за доставку товару в кінцеве місце призначення в справному стані й в зазначеній кількості. Це відбувається тому, що ризик переходить від продавця до покупця в момент передачі першої транспортної компанії, найнятої покупцем, у визначеному контрактом місці; продавець, проте, повинен укласти договір на перевезення і страхування товару до погодженого пункту призначення.
DAP	Delivered At Place	Поставка в місці	Продавець поставив товар і передає ризик покупця, коли товар надається в розпорядження покупця на прибулому транспортному засобі, готовому до вивантаження в названому місці призначення або в узгодженому пункті в цьому місці, якщо будь-який такий пункт узгоджений в контракті. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару в зазначене місце призначення. Отже, в цьому правилі Інкотермс місце поставки товарів і місце прибуття в пункт призначення збігаються.

Продовження таблиці Д.2

1			2
DPU	Delivered At Place Unloaded	Поставка в місці з розвантаженням	Продавець поставив товар і передає ризик покупця, коли товари вивантажені з прибулих транспортних засобів і передаються в розпорядження покупця в названому місці призначення або в узгодженому пункті в цьому місці, якщо будь-який такий пункт узгоджений в контракті. Продавець несе всі ризики, пов'язані з постачанням і розвантаженням в названому місці призначення. У цьому правилі місце поставки товарів і місце прибуття в пункт призначення збігаються. DPU вимагає, щоб продавець розвантажував товари в місці призначення. Якщо сторони припускають, що продавець не буде нести ризик при розвантаженні і оплачувати її вартість, слід використовувати DAP.
DDP	Delivered Duty Paid	Поставка зі сплатою мита	Продавець поставив товар покупцеві, коли товар пройшов митне оформлення і наданий у розпорядження покупця на транспорті, готовому до вивантаження в названому місці призначення або в узгодженому пункті в цьому місці, якщо будь-який такий пункт узгоджений в контракті. Продавець несе всі ризики, пов'язані з постачанням товару в зазначене місце призначення або в узгоджений пункт в цьому місці. Отже, в цьому правилі Інкотермс місце поставки товарів і місце прибуття в пункт призначення збігаються.
ПРАВИЛА ДЛЯ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ			
FAS	Free Alongside Ship	Франко вздовж борту судна	Продавець поставив товар покупцеві, коли товари розміщені вздовж борту судна (наприклад, на причалі або баржі), призначеною покупцем в названому порту відвантаження. Покупець несе всі ризики втрати й uszkodження вантажу з моменту, коли товар розміщений поруч з бортом судна (на причалі).
FOB	Free On Board	Франко-борт	Продавець поставив товар покупцеві на борту судна, зафрахтованого покупцем в названому порту відвантаження. Покупець несе всі ризики втрати та uszkodження вантажу з моменту коли товар розміщений на борту судна.
CFR	Coast and Freight	Вартість і фрахт	Продавець поставив товар покупцеві на борту судна, зафрахтованого продавцем до порту призначення, зазначеного в контракті. Ризик втрати або пошкодження товарів переходить, коли товари перебувають на борту судна в порту призначення, так що вважається, що продавець виконав своє зобов'язання поставити товар, незалежно від того, чи дійсно товар прибув до місця кінцевого призначення в справному стані. У CFR продавець не зобов'язаний купувати страхове покриття, тому покупцеві було б доцільно придбати для себе покриття.
CIF	Cost Insurance and Freight	Вартість, страхування і фрахт	Продавець поставив застрахований товар покупцеві на борту судна, зафрахтованого продавцем до порту призначення, зазначеного в контракті. Ризик втрати або пошкодження товарів переходить, коли застраховані товари знаходяться на борту судна в порту призначення, так що вважається, що продавець виконав своє зобов'язання поставити товар, незалежно від того, чи дійсно товар прибув до місця кінцевого призначення в справному стані.

Джерело: складено автором на основі [242]

Додаток Е
Таблиця Е.1

Нормативно-правові акти ЄС щодо порядку морського транспортування, які мають бути прийняті Україною

Напрями нормативно-правових актів у сфері МТІ	Назва нормативно-правових актів	Стан та термін імплементації актів ЄС в Україні у сфері МТІ
1	2	3
Безпека мореплавства	Директива 2009/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно загальних правил і стандартів для організацій з інспектування та огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій.	Розгляд не розпочато (1 січня 2021р.)
	Регламент (ЄС) 391/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про загальні правила й стандарти для організацій з інспектування суден та огляду суден.	Виконано (набув чинності 17.06.2009р.)
	Директива № 2009/21/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно відповідності вимогам держави прапору.	Не виконано (до 1 листопада 2019р.)
Держава порту	Директива № 2009/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року стосовно контролю державою порту.	Не виконано (до 1 листопада 2019р.)
Моніторинг руху	Директива 2002/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 27 червня 2002 р. щодо заснування системи Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС.	Частково виконано (до 1 січня 2022р.)
Відповідальність пасажирських перевізників	Регламент (ЄС) № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 року про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства та скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95.	Не виконано (1 січня 2019р.)
	Регламент (ЄС) № 392/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій.	Не виконано (до 1 листопада 2017р.)
Технічні та операційні правила:		
Пасажирські судна	Директива №2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року стосовно правил та стандартів безпеки для пасажирських суден.	Не виконано (до 1 листопада 2018р.)
	Директива Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 р. про систему обов'язкового нагляду за безпекою роботи регулярних поромів типу го-го та високошвидкісних пасажирських суден.	Не виконано (до 1 січня 2019р.)
	Директива Європейського Парламенту та Ради 2003/25/ЄС від 14 квітня 2003 року про особливі вимоги щодо стабільності пасажирських суден типу го-го.	Не виконано (до 1 січня 2019р.)

Продовження таблиці Е.1

1	2	3
Нафтові танкери	Регламент (ЄС) №417/2002 Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року щодо прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних суден з одинарним корпусом та про припинення дії Регламенту Ради (ЄС) № 2978/94.	Не виконано (до 1 липня 2017р.)
Балкери	Директива №2001/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 4 грудня 2001 року що встановлює гармонізовані вимоги та процедури з безпеки навантаження та розвантаження балкерів.	Розгляд не розпочато (до 1 січня 2021р.)
Екіпаж	Директива №2008/106 про мінімальний рівень підготовки моряків.	Не виконано (до 1 листопада 2017р.)
Навколишнє середовище	Директива №2000/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове приймальне обладнання для суднових відходів та залишків вантажу.	Розгляд не розпочато (до 1 січня 2022р.)
	Регламент (ЄС) №782/2003 Європейського Парламенту та Ради від 14 квітня 2003 року про заборону оловоорганічних сполук на суднах.	Не виконано (до 1 січня 2019р.)
Технічні умови	Директива №2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасування Директиви Ради №2002/6/ЄС	Частково виконано (до 1 січня 2021р.)
Соціальні умови	Директива Ради №1999/63/ЄС від 21 червня 1999 року про Угоду про організацію робочого часу моряків, укладену між Асоціацією Судновласників Європейського Співтовариства (АСЕС) та Федерацією Транспортних Профспілок Європейського Співтовариства (ФТП) – Додаток: Європейська угода про організацію робочого часу моряків.	Розгляд не розпочато (до 1 січня 2022р.)
	Директива 1999/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 грудня 1999 року про застосування положень щодо годин праці моряків на борту суден, що заходять до портів Співтовариства.	Розгляд не розпочато (1 січня 2021 р.)
Безпека мореплавства	Директива №2005/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 року про посилення безпеки у портах.	Не виконано (до 1 січня 2019р.)
	Регламент (ЄС) №725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення безпеки суден та портових споруд.	Не виконано (до 1 січня 2019р.)

Джерело: складено автором на основі [245]

Нормативно-правові акти регулювання МТІ України

Таблиця Ж.1

Нормативно-правові акти регулювання МТІ України на макрорівні

№	Назва документа
1	Закон України «Про транспорт» № 233/94-ВР від 10.11.94, ВВР, 1994, № 51, ст.447
2	Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» № 1268-ХІІ від 26.06.91, ВВР, 1991, № 41, ст.547
3	Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р., № 28, ст. 222
4	Кодекс України про адміністративні правопорушення № 8074-10 від 07.12.84, ВВР 1984, додаток до № 51, ст.1123
5	Кримінальний кодекс України від 05.04.2001, № 25-26, ст.131
6	Закон України «Про Національний архівний фонд та архівні установи» № 3815-ХІІ від 24.12.93, ВВР, 1994, № 15, ст.87
7	Постанова Кабінет Міністрів України від 11 вересня 1996 року № 1100 «Порядок розроблення і затвердження нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин та перелік забруднюючих речовин, скидання яких нормується»
8	Постанова Кабінет Міністрів України від 14 листопада 2012 року № 1037 «Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування»
9	Постанова Кабінет Міністрів України від 1 серпня 2013 року № 927 «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив»
10	Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 року № 442 «Про оптимізацію центральних органів виконавчої влади»
11	Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України»
12	Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті»
13	Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2015 року № 1378-р «Питання Державної служби з безпеки на транспорті»
14	Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»
15	Постанова Кабінету Міністрів України від 22 березня 2001 року № 270 «Про затвердження Порядку розслідування та обліку нещасних випадків не виробничого характеру»
16	Постанова Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 року № 1232 « Деякі питання розслідування та обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві»
17	Постанова Кабінету Міністрів України від 13 вересня 2002 року № 1371 «Про порядок участі центральних органів виконавчої влади у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна»
18	Наказ Міністерства освіти та науки України від 06 листопад 2015 року № 1151, Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 25 листопада 2015 року за № 1460/27905 «Про особливості запровадження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 року №266»
19	Наказ Міністерства інфраструктури України від 25 липня 2013 року № 505, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 9 серпня 2013 року за № 1360/23892 «Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт»

Джерело: складено автором на основі [58]

Нормативно-правові акти регулювання МТІ України на мезорівні

№	Назва документа
1	2
1	Кодекс торговельного мореплавства України № 277/94-ВР від 09.12.94
2	Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI
3	Водний кодекс України від 09.12.1994 р. N 214/95-ВР
4	Постанова Кабінет Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 269 «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення»
5	Постанова Кабінет Міністрів України від 26 вересня 1997 року № 1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України»
6	Постанова Кабінет Міністрів України від 5 вересня 2007 року № 1103 «Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання»
7	Постанова Кабінет Міністрів України від 7 жовтня 2009 року № 1137 «Про затвердження Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства»
8	Постанова Кабінет Міністрів України від 26 листопада 2014 року № 668 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступень ризику від провадження господарської діяльності у сфері безпеки на морському та річковому транспорті і визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду(контролю) Державною інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті»
9	Постанова Кабінет Міністрів України від 11 липня 2013 року № 496 «Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України»
10	Постанова Кабінет Міністрів України від 11 липня 2013 року № 495 «Про затвердження Порядку відкриття та закриття морських портів»
11	Постанова Кабінету Міністрів України від 31 січня 2001 року № 83 «Про вдосконалення державного нагляду за станом підготовки та дипломування моряків»
12	Постанова Кабінету Міністрів від 18.12.2018 № 1108 «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року»
13	Наказ Міністерства інфраструктури України від 16 червня 2014 року № 255, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 24 червня 2014 року за № 690/25467 «Про закриття морських портів»
14	Наказ Міністерства інфраструктури України від 21 серпня 2013 року № 631, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 6 вересня 2013 року за № 1533/24065 «Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин»
15	Наказ Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порт»
16	Наказ Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 року № 348, зареєстровано у Міністерстві юстиції України 15 серпня 2013 року за № 1401/23933 «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України»
17	Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 190, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 632/23164 «Про затвердження Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту»

Продовження таблиці Ж.2

1	2
18	Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.05.2005 № 257, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 13 жовтня 2005 року за № 1191/11471 «Правила технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд»
19	Наказ Міністерство транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті»
20	Наказ Міністерства транспорту України від 10.04.2001 р. № 205, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 травня 2001 р. за № 452/5643 «Про затвердження Правила реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на судах, морських установках і в портах України»

Джерело: складено автором на основі [58]

Характеристика морських торговельних портів України

Таблиця 3.1

Класифікація морських торговельних портів України за їх спеціалізацією

Вид МТП	Характеристика виду морського торговельного порту	Назва порту	Характерні риси морського торговельного порту України	Спеціалізація морського торговельного порту
1	2	3	4	5
Порти-хаби	Найбільші представники галузі, які обробляють усі види вантажів рівномірно, мають широкий спектр устаткування, розвинуту транспортну інфраструктуру, сполучення з меншими внутрішніми портами, сприятливе зовнішнє середовище, розгалужений та тісний зв'язок з усіма підприємствами, що працюють у порту.	Одеса	Великий контейнерний порт, який оснащений обладнанням для швидкої перевалки вантажу з метою скорочення стадійного часу, що відповідають вимогам: розташування в географічно центральному (або доступному) місці в регіоні, наявність хінтерланду для додаткового залучення вантажопотоків; можливість приймати судна більшого розміру, ніж інші порти регіону. МТП Одеський являє собою сучасний потужний логістичний центр, з якого партії вантажу перерозподіляються меншим портам України шляхом фідерних перевізників	В Одеському морському порту приймаються до перевалки наступні види вантажів: нафта і нафтопродукти наливом, зріджений газ, тропічну та рослинну олію, технічне мастило, контейнери всіх типів і розмірів, кольорові та чорні метали, руда, чавун, цукор-сирець навалом, зернові насипом, швидкопсувні вантажі в тарі, різні вантажі в мішках, ящиках, пакетах, біг-бегах і укрупнені вантажні одиниці, автотранспорт.

Продовження таблиці 3.1

1	2	3	4	5
Диверсифіковані	Порти середнього розміру, обробляють всі види вантажів.	Маріуполь, Миколаїв, Рені, «Чорноморськ»	Великі порти, що здійснюють перевалку широкого асортименту товарів, маючи у своїй інфраструктурі термінали різної спеціалізації (нафтоналивні, зернові, контейнерні та ін.).	У Маріупольському порту велику частку перевалки вантажу займають сипучі (вугілля, руда, будівельні види товару) та товарно-штучні (чорна металургія і контейнерні TEU). У Миколаївському порту переважають сипучі (зерно, руда) та товарно-штучні (чорна металургія – металопрокат). У Ренійському – переважають зерно, хімічна продукція. «Чорноморськ» порт спеціалізується на перевалці сипучих (зерно, руда) та товарно-штучних (контейнерні TEU) видів товару.
Нішеві	Порти, насамперед ті, що активно розвивають вантажообіг певного або групи видів товару, які виробляються/реалізуються на прилеглих територіях.	«Південний», Білгород-Дністровський, Бердянськ, Ізмаїл, «Ольвія», Скадовськ, «Усть-Дунайськ», Херсон	Найбільше в Україні нішевих портів, які займаються перевалкою різних видів товарів, з суттєвим переважанням одного-двох видів.	У морському порту «Південний» велику частку перевалки вантажу займають наливні (хімічні види товару) та сипучі (руда і зерно). У порту Білгород-Дністровський найбільшу частку у вантажообігу займають товарно-штучні товари – лісової промисловості та мінеральні та хімічні добрива. Морський порт Бердянськ більш спрямований на перевалку сипучих видів товару, таких як зерно. У порту Ізмаїл переважає вантажообіг вугілля та руда. У порту «Ольвія»: переважають сипучі (зерно, хімія) і товарно-штучні (чорна металургія). У порту Скадовськ найбільшу частку у вантажообігу займають сипучі товари – це будівельні. В Усть-Дунайському – основу вантажообігу складають зерно та руда. Спеціалізується на перевалці вантажів з морських судів на річкові для подальшого транспортування по Дунаю і навпаки. Порт Херсон спеціалізується на перевалці сипучих видів товару (зерно).

Джерело: складено автором на основі [207; 261; 270; 271]

Таблиця 3.2

Техніко-виробнича характеристика морських торговельних портів України

Морський торговельний порт	Проект-на потужність млн. тонн/рік	Площа складів, тис. м ²		Кількість причалів	Довжина причальної лінії, км	Рік												Зміни, 2021 р. до 2010р., (+/-), %
		відкритого типу	крилого типу			2010	2011	2012	2013	2014*	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*	2021*	
						Перероблено вантажу, млн. т												
Порт-хаб																		
Одеса	56	425,07	60,42	54	9	24,7	25,6	24,5	23,2	24,6	25,6	25,3	24,1	21,7	25,3	23,4	22,6	-8,9
Диверсифіковані порти																		
Маріуполь	18,8	263,7	14,1	22	3,9	15,9	15,1	14,1	15,5	13,0	9,0	7,6	6,51	5,9	6,5	7	6,8	-57,2
Миколаїв	29,6	181,5	27,3	20	3,8	7,2	8,6	10,8	20,3	20,8	22,2	22,4	23,5	29,1	33,4	30,1	29,8	+313,9
Рені	8	195	30	30	3,6	1,6	1,6	1,1	2,8	1,5	0,9	1,0	1,1	1,3	1,27	0,79	1,4	-12,5
Чорноморськ	37,5	575	27	29	6	15,0	13,5	14,5	16,5	17,6	17,2	15,9	17,2	21,5	26,2	23,9	25,6	+70,7
Нішеві порти																		
Білгород-Дністровський	1,1	95,7	60,7	8	1,1	1,05	1,0	0,9	0,7	0,6	0,7	0,5	0,4	0,2	0,1	0,08	0,002	-92,3
Бердянськ	3,7	97,7	13,1	9	1,6	2,2	2,4	2,3	2,2	3,2	4,5	3,8	2,4	1,8	2,1	2,2	1,6	-27,3
Ізмаїл	9,3	201,1	19,7	24	2,6	6,6	5,0	2,9	2,8	3,1	4,8	5,7	5,1	4,7	4,3	3,24	4,1	-37,9
«Ольвія»	9,5	277,2	41,1	7	1,5	2,5	2,4	2,2	5,6	7,0	6,9	6,5	6,9	2,9	3,1	3,9	5,1	+104
«Південний»	61,5	185,5	2	30	5,9	18,2	22,6	22,7	43,4	47,4	48,6	39,3	41,9	42,7	53,9	61,7	53,5	+194
Скадовськ	1,3	10,3	2,8	5	0,8	0,4	0,4	0,2	0,3	0,06	0,04	0,03	0,02	0,008	0,005	0,004		-99
«Усть-Дунайськ»	5	162,8	22,6	1	0,15	0,03	0,03	0,04	0,04	0,06	0,02	0,03	0,05	0,05	0,07	0,02	0,06	+100
Херсон	8	38,56	9,99	10	1,5	2,4	2,9	3,1	3,7	3,9	4,1	3,7	3,3	3,1	3,8	2,8	2,6	+8,3
ВСЬОГО	249,3	2709,13	330,81	249	41,45	97,8	101,1	99,3	137	142,8	144,6	131,7	132,5	135,2	160,0	159,1	153,8	+57,3

Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: складено автором на основі [261; 270; 271; 272]

Додаток И

Загальні обсяги переробки вантажів морських торговельних портів України

Таблиця И.1

Загальні обсяги переробки вантажів морських торговельних портів України за видами товару, тис. т.

Вид товару	Обсяг переробки вантажів										
	2010р.	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.*	2015р.*	2016р.*	2017р.*	2018р.*	2019р.*	2020р.*
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Всього вантажів	148 483,3	155 519,7	154 346,4	148 178,0	142 795,6	144 646,2	131 765,9	132 578,4	135 171,1	160 001,2	159 125,4
	НАЛИВНІ										
Нафта	11 152,6	8 717,3	4 386,03	2 399,5	282,5	344,1	591,6	1 011,6	672,7	982,54	2 148,6
Нафтопродукти	10 592,2	10 112,6	7 409,9	8 245,4	5 018,6	3 387,8	2 226,4	1 851,3	1 287,9	1 301,70	1 064,8
Олія	2 926,3	2 734,7	3 775,9	3 629,4	4 302,9	3 954,2	4 704,1	5 544,8	5 543,7	5 814,52	6 207,9
Хімічні	4 010,2	4 322,8	4 435,9	4 770,8	4 196,6	4 040,5	3 203,0	2 544,5	2 610,7	2 816,11	2 847,1
Інші	489,8	532,9	500,4	236,3	108,4	144,9	63,4	64,1	108,5	223,51	246,8
ВСЬОГО	29 171,1	26 420,3	20 508,3	19 281,4	13 909	11 871,5	10 788,5	11 016,3	10 223,5	11 138,4	12 515,2
	СИПУЧІ										
Вугілля	15 086,0	16 024,9	14 015,7	13 337,3	12 385,2	9 059,5	6 075,2	10 814,8	8 103,1	6 708,95	4 910,9
Кокс	1 193,7	1 608,2	1 719,9	1 695,0	1 490,6	664,6	344,5	332,1	504,6	94,23	102,1
Руда	29 631,2	33 953,8	31 120,2	33 055,2	35 327,4	42 265,4	32 707,5	27 464,1	28 061,3	37 326,06	44 334,4
Будівельні	8 974,6	5 699,6	5 061,9	4 753,9	3 646,5	4 762,8	4 101,8	5 867,3	4 633,0	3 569,08	2 292,3
Хімічні і мінеральні добрива	9 547,9	10 836,0	8 055,3	5 418,9	3 636,3	3 028,5	2 111,6	1 022,3	969,8	1 594,18	2 302,0
Хлібні	16 828,4	19 310,8	31 319,2	29 227,3	33 576,4	37 501,3	40 306,2	40 651,2	41 380,1	54 618,61	48 074,4
з них зерно	15 831,4	18 511,4	27 458,5	26 193,9	32 449,9	36 848,8	39 407,5	39 155,8	40 321,9	53 857,52	47 297,9
Інші	4 411,3	4 715,0	4 764,2	6 462,3	7 674,16	8 125,4	7 692,7	9 593,9	10 619,0	12 861,37	10 608,6
ВСЬОГО	85 673,1	92 148,3	96 201,5	93 949,9	97 736,6	105 497,5	93 339,5	95 745,7	94 270,9	116 775,37	112 642,2
	ТОВАРНО-ШТУЧНІ										
Автотехніка	129,5	248,3	258,9	167,5	59,7	31,5	33,6	52,2	55,1	78,91	

Продовження таблиці И.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Лісові	1 210,6	1 092,7	1 239,9	636,6	603,1	848,8	596,7	418,9	362,2	161,63	133,3
Чорні метали	24 796,8	23 695,9	21 813,3	20 918,4	18 877,7	18 235,9	16 708,1	14 816,1	16 081,7	15 321,48	16 669,9
Хімічні і мінеральні добрива	170,9	182,1	154,4	145,9	79,1	55,8	39,0	132,8	217,3	617,08	328,1
Промислові товари	159,2	173,5	68,7	51,5	15,5	0,53	3,2	8,85	11,7	18,13	6,97
Продовольчі вантажі(всього)	576,5	542,6	328,2	295,9	155,5	107,8	207,6	268,8	194,5	159,75	135,6
З них швидкопсувні вантажі:	481,7	462,3	301,9	273,7	133,0	x	x	99,7	140,4	129,67	78,4
Контейнери (т)	6 750,0	7 707,3	7 879,7	9 762,9	8 985,6	6 499,3	7 887,4	7 882,6	10 934,6	12 705,46	12 779,7
Контейнери (шт)	405 430	455 882	444 733	482 672	424 545	315 923	389 937	391 768	535 420	634 241	x
Контейнери (TEU)	659 690	729 523	725 049	786 716	671 521	474 400	579 472	590 267	846 485,0	1 007 434,01	1 049 204
Автомобілі (т)	525,7	892,4	1 277,5	1 765,6	1 661,9	939,0	1 063,7	1 208,6	1 831,34	1 806,85	2 079,7
Автомобілі (шт)	24 677,0	36 209	47 101	61 365	51 014	28 007	30 655	36 669	59 972	61 226	71 052
Інші	1 773,3	1 595,5	1 254,9	1 201,5	707,9	648,5	1 004,9	1 027,6	976,1	1 096,37	1 021,8
ВСЬОГО	33 639,1	36 951,1	34 275,6	34 946,7	31 150,0	27 367,2	27 637,9	25 816,4	30 676,71	32 087,47	33 697,6

Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: складено автором на основі [261; 269; 270; 273]

Таблиця И.2

Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських торговельних портах України (млн. т)

Рік	Всього по державним стивідорним компаніям МТП на причалах АМПУ					Всього по приватним стивідорним компаніям на причалах АМПУ					Всього по стивідорним компаніям на власних причалах				
	<i>Експорт</i>	<i>Імпорт</i>	<i>Транзит</i>	<i>Каботаж</i>	<i>Всього</i>	<i>Експорт</i>	<i>Імпорт</i>	<i>Транзит</i>	<i>Каботаж</i>	<i>Всього</i>	<i>Експорт</i>	<i>Імпорт</i>	<i>Транзит</i>	<i>Каботаж</i>	<i>Всього</i>
2010	30,7	4,4	20,9	1,7	57,7	25,7	5,3	18,7	0,1	49,8	27,9	7,2	0,8	0,6	36,5
2011	30,9	4,9	22,4	2,2	60,4	26,1	5,7	20,1	0,2	52,1	28,3	8,1	0,9	0,8	38,1
2012	35,3	4,2	18,3	1,6	59,4	29,7	5,0	16,4	0,1	51,2	32,2	6,9	0,7	0,6	40,4
2013	33,7	4,6	12,9	1,9	53,1	31,8	6,1	13,5	0,3	51,6	34,7	7,3	0,9	0,7	43,5
2014*	34,0	4,7	7,9	2,6	49,2	33,1	4,5	11,4	0,5	49,6	37,6	6,8	1,4	0,4	46,2
2015*	30,6	6,6	5,9	5,9	48,9	37,9	3,4	9,3	0,4	50,9	35,5	7,9	0,8	0,5	44,7
2016*	26,6	4,5	3,4	4,0	38,4	42,4	4,1	6,7	0,3	53,5	31,2	7,4	0,3	0,9	39,8
2017*	24,6	6,4	2,7	1,0	34,7	40,7	5,0	6,1	0,7	52,5	33,2	9,0	2,9	0,2	45,3
2018*	23,4	6,1	3,1	0,7	33,4	40,2	5,2	4,8	0,9	51,1	35,4	12,4	2,3	0,5	50,6
2019*	23,3	6,9	4,5	0,5	35,2	49,3	5,9	4,9	0,8	60,9	48,4	13,0	1,6	0,8	63,8
2020*	26,4	4,6	3,0	0,9	34,9	51,1	6,4	4,5	0,7	62,7	45,5	12,6	2,5	0,7	61,4

Примітка. *Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

Джерело: складено автором на основі [261]

Додаток К

Показники функціонування морської транспортної інфраструктури: міжнародний аспект

Таблиця К.1

Індекс глобальної конкурентоспроможності та субіндекс «ефективність послуг морських портів» України та країн Європи

Країна	Рік / кількість країн	Індекс глобальної конкурентоспроможності										Ефективність послуг морських портів									
		2010/139	2011/142	2012/144	2013/148	2014/144	2015/140	2016/138	2017/137	2018/140	2019/141	2010/139	2011/142	2012/144	2013/148	2014/144	2015/140	2016/138	2017/137	2018/140	2019/141
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Бельгія	Місце	19	15	17	17	18	19	17	20	21	22	4	4	6	7	6	6	6	7	10	9
	Оцінка	5,07	5,20	5,21	5,13	5,18	5,20	5,25	5,23	76,6	76,4	6,4	6,5	6,3	6,3	6,4	6,3	6,3	6,1	5,6	5,6
Болгарія	Місце	71	74	62	57	54	54	50	49	51	49	87	93	100	85	68	77	70	68	63	62
	Оцінка	4,13	4,16	4,27	4,31	4,37	4,32	4,44	4,46	63,6	64,9	3,8	3,8	3,7	3,9	4,2	3,9	4,0	4,1	4,2	4,3
Велика Британія	Місце	12	10	8	10	9	10	7	8	8	9	23	17	12	15	16	11	12	16	15	21
	Оцінка	5,25	5,39	5,45	5,37	5,41	5,43	5,49	5,51	82,0	81,2	5,5	5,6	5,8	5,7	5,6	5,7	5,6	5,5	5,4	5,2
Греція	Місце	83	90	96	91	81	81	86	87	57	59	74	71	66	57	49	48	47	52	38	43
	Оцінка	3,99	3,92	3,86	3,93	4,04	4,02	4,00	4,02	62,1	62,6	4,0	4,1	4,2	4,5	4,7	4,6	4,5	4,5	4,6	4,8
Данія	Місце	9	8	12	15	13	12	12	12	10	10	10	9	13	14	10	9	9	10	6	6
	Оцінка	5,32	5,40	5,29	5,18	5,29	5,33	5,35	5,39	80,6	81,2	6,1	6,2	5,8	5,7	5,8	5,8	5,7	5,7	5,7	5,8
Естонія	Місце	33	33	34	32	29	30	30	29	32	31	17	18	18	17	17	17	14	11	9	8
	Оцінка	4,61	4,62	4,64	4,65	4,71	4,74	4,78	4,85	70,8	70,9	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,5	5,6	5,6	5,6	5,6
Іспанія	Місце	42	36	36	35	35	33	32	34	26	23	18	13	14	12	9	12	16	14	20	16
	Оцінка	4,49	4,54	4,60	4,57	4,55	4,59	4,68	4,70	74,2	75,3	5,6	5,8	5,8	5,8	5,8	5,7	5,5	5,5	5,2	5,4
Італія	Місце	48	43	42	49	49	43	44	43	31	30	81	81	89	67	55	56	56	60	47	46
	Оцінка	4,37	4,43	4,46	4,41	4,42	4,46	4,50	4,54	70,8	71,5	3,9	3,9	3,9	4,3	4,5	4,3	4,4	4,4	4,5	4,7
Ірландія	Місце	29	29	27	28	25	24	23	24	23	24	45	32	30	33	29	24	26	28	27	30
	Оцінка	4,74	4,77	4,91	4,92	4,98	5,11	5,18	5,16	75,7	75,1	4,9	5,2	5,3	5,2	5,3	5,3	5,2	5,1	5,0	5,0
Кіпр	Місце	40	47	58	58	58	65	83	64	44	44	39	39	41	46	45	54	61	46	62	64
	Оцінка	4,50	4,36	4,32	4,30	4,31	4,23	4,04	4,30	65,6	66,4	5,1	5,1	5,0	4,8	4,9	4,4	4,3	4,6	4,2	4,3

Продовження таблиці К.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Латвія	Місце	70	64	55	52	42	44	49	54	42	41	52	51	50	37	31	30	32	29	31	34
	Оцінка	4,14	4,24	4,35	4,40	4,50	4,45	4,45	4,40	66,2	67,0	4,7	4,7	4,8	5,1	5,2	5,2	5,1	5,1	4,8	4,9
Литва	Місце	47	44	45	48	41	36	35	41	40	39	50	44	35	35	47	38	33	39	46	38
	Оцінка	4,38	4,41	4,41	4,41	4,51	4,55	4,60	4,85	67,1	68,4	4,7	4,9	5,2	5,1	4,9	4,9	4,9	4,8	4,6	4,8
Мальта	Місце	50	51	47	41	47	48	40	37	36	38	20	16	15	13	20	29	25	22	35	27
	Оцінка	4,34	4,33	4,41	4,50	4,45	4,39	4,52	4,65	68,8	68,5	5,6	5,6	5,7	5,8	5,5	5,2	5,3	5,3	4,7	5,1
Нідерланди	Місце	8	7	5	8	8	5	4	4	6	4	3	2	1	1	1	1	1	1	2	2
	Оцінка	5,33	5,41	5,50	5,42	5,45	5,50	5,57	5,66	82,4	82,4	6,6	6,6	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,3	6,4
Німеччина	Місце	5	6	6	4	5	4	5	5	3	7	5	10	9	9	14	14	11	18	15	18
	Оцінка	5,39	5,41	5,48	5,51	5,49	5,53	5,57	5,65	82,8	81,8	6,4	6,1	6,0	5,8	5,7	5,6	5,6	5,5	5,3	5,2
Португалія	Місце	46	45	49	51	36	38	46	42	34	34	47	42	40	34	23	25	29	25	26	36
	Оцінка	4,38	4,40	4,40	4,40	4,55	4,52	4,48	4,57	70,2	70,4	4,9	4,9	5,0	5,2	5,4	5,3	5,1	5,2	5,0	4,9
Польща	Місце	39	41	41	42	43	41	36	39	37	37	114	107	108	97	78	67	66	64	54	51
	Оцінка	4,51	4,46	4,46	4,50	4,48	4,49	4,56	4,59	68,2	68,9	3,3	3,4	3,5	3,7	4,0	4,0	4,1	4,2	4,4	4,5
Румунія	Місце	67	77	78	76	59	53	62	62	52	51	122	128	137	123	104	96	98	92	73	76
	Оцінка	4,16	4,08	4,07	4,13	4,30	4,32	4,30	4,28	63,5	64,4	3,0	2,8	2,6	3,0	3,4	3,4	3,4	3,5	3,9	3,9
Словенія	Місце	45	57	56	62	70	59	56	48	35	35	34	31	33	38	39	33	31	31	36	45
	Оцінка	4,42	4,30	4,34	4,25	4,22	4,28	4,39	4,48	69,6	70,2	5,3	5,2	5,2	5,1	5,0	5,0	5,1	5,0	4,7	4,7
Україна	Місце	89	82	73	84	76	79	85	81	83	85	94	96	75	94	107	108	96	93	77	78
	Оцінка	3,90	4,00	4,14	4,05	4,14	4,03	4,00	4,11	57,0	57,0	3,6	3,7	4,0	3,7	3,27	3,2	3,4	3,5	3,8	3,0
Фінляндія	Місце	7	4	3	3	4	8	10	10	11	11	6	7	7	5	5	4	7	5	3	3
	Оцінка	5,37	5,47	5,55	5,54	5,50	5,45	5,44	5,49	80,3	80,2	6,4	6,2	6,3	6,4	6,4	6,4	6,2	6,2	6,2	6,4
Франція	Місце	15	18	21	23	23	22	21	22	17	15	12	20	26	25	32	26	23	27	25	20
	Оцінка	5,13	5,14	5,11	5,05	5,08	5,13	5,20	5,18	78,0	78,8	5,9	5,6	5,4	5,4	5,2	5,3	5,3	5,1	5,0	5,2
Хорватія	Місце	77	76	81	75	77	77	74	74	68	63	79	78	77	65	51	49	45	45	53	48
	Оцінка	4,04	4,08	4,04	4,13	4,13	4,07	4,15	4,19	60,1	61,9	4,0	4,0	4,0	4,3	4,6	4,5	4,6	4,6	4,5	4,7
Швеція	Місце	2	3	4	6	10	9	6	7	9	8	9	11	11	10	18	13	13	15	12	17
	Оцінка	5,56	5,61	5,53	5,48	5,41	5,43	5,53	5,52	81,7	81,2	6,2	6,0	5,9	5,8	5,6	5,6	5,6	5,5	5,5	5,3

Джерело: складено автором на основі [276]

Таблиця К.2

Індекс обслуговування лінійним судноплавством (ЮНКТАД)

Країна	Рік/ кількість країн	Індекс обслуговування лінійним судноплавством											
		2010/171	2011/171	2012/171	2013/174	2014/175	2015/176	2016/176	2017/177	2018/177	2019/178	2020/179	2021/180
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Бельгія	Місце	4	6	8	8	10	9	10	7	9	7	10	10
	Індекс	83,87	84,01	81,85	79,04	78,75	85,81	85,34	87,93	87,51	88,35	87,52	87,91
Болгарія	Місце	132	127	132	140	142	111	132	136	137	129	124	121
	Індекс	5,82	6,32	6,75	6,40	6,08	9,23	7,34	6,75	7,13	7,25	7,96	7,79
Велика Британія	Місце	7	10	11	11	11	7	6	9	8	9	8	9
	Індекс	81,01	78,54	74,74	75,21	76,85	86,88	88,77	85,57	88,68	84,86	89,76	90,21
Греція	Місце	38	39	28	27	26	28	33	31	27	21	24	24
	Індекс	29,56	32,82	41,91	41,87	45,24	45,43	44,29	45,35	51,88	60,92	59,83	60,36
Данія	Місце	43	29	30	33	28	27	35	30	31	29	33	35
	Індекс	26,51	37,50	38,44	38,69	44,52	45,77	42,95	45,65	48,35	49,57	46,51	46,07
Естонія	Місце	111	130	118	121	100	123	124	120	124	101	120	95
	Індекс	8,13	6,26	8,13	8,06	11,23	8,47	8,22	8,49	8,25	10,94	8,35	10,44
Іспанія	Місце	8	11	10	10	8	11	8	8	11	10	9	8
	Індекс	77,71	75,36	76,34	75,62	83,38	82,11	88,12	85,84	86,40	84,21	88,63	90,76
Італія	Місце	16	13	13	14	13	15	16	16	17	13	16	15
	Індекс	55,69	65,34	66,07	65,52	65,41	64,99	64,95	65,05	64,96	72,79	74,41	75,55
Ірландія	Місце	101	113	90	92	95	94	90	97	97	85	92	88
	Індекс	10,33	7,65	12,30	11,54	11,77	11,77	12,68	11,54	12,15	14,59	12,17	12,46
Кіпр	Місце	73	71	69	75	75	74	72	84	75	73	75	77
	Індекс	15,70	16,56	17,25	16,04	16,28	17,38	19,99	13,76	18,14	18,64	18,22	17,57
Латвія	Місце	115	123	115	130	124	128	129	135	121	96	101	99
	Індекс	7,57	6,54	8,26	7,23	8,18	7,58	7,92	6,78	8,49	11,23	10,48	9,72
Литва	Місце	96	99	86	91	92	84	83	90	72	69	84	75
	Індекс	10,77	10,38	13,17	11,89	12,09	13,73	14,81	12,91	20,26	20,69	14,58	18,80

Продовження таблиці К.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Мальта	Місце	29	30	34	29	31	30	26	32	33	32	33	28
	Індекс	34,60	37,34	37,40	40,92	42,09	44,10	47,82	44,61	46,30	46,68	47,13	56,39
Нідерланди	Місце	6	9	9	9	9	10	11	11	7	8	7	7
	Індекс	82,41	80,48	80,36	76,04	81,70	82,94	84,32	83,49	89,12	88,03	90,21	91,29
Німеччина	Місце	5	8	7	7	7	8	9	10	10	11	12	12
	Індекс	82,58	82,01	81,95	79,78	84,20	86,87	88,01	83,55	87,41	82,83	83,62	84,43
Португалія	Місце	23	20	23	21	22	26	29	28	21	31	30	27
	Індекс	39,58	47,71	45,46	47,06	47,12	46,15	46,03	46,94	60,24	47,14	50,82	56,82
Польща	Місце	42	33	31	34	27	25	27	26	25	27	26	29
	Індекс	26,61	36,59	38,35	38,47	44,82	47,07	46,76	47,94	53,89	51,69	54,35	51,94
Румунія	Місце	65	65	64	58	59	51	62	62	62	65	66	66
	Індекс	19,02	18,93	18,73	22,63	21,87	26,11	25,37	26,84	26,17	25,47	26,37	26,63
Словенія	Місце	63	62	59	65	62	52	53	50	50	42	49	52
	Індекс	19,29	20,14	20,71	20,68	21,52	25,74	27,70	31,84	32,61	36,66	34,92	34,48
Україна	Місце	62	57	55	51	52	49	60	61	61	61	65	64
	Індекс	20,39	21,74	21,90	24,46	24,17	27,50	26,34	27,62	27,65	26,88	27,83	28,43
Фінляндія	Місце	78	81	74	77	78	78	80	81	82	77	84	83
	Індекс	13,90	13,57	15,41	15,07	15,95	16,24	15,96	14,43	15,16	16,74	14,66	14,90
Франція	Місце	14	14	14	13	12	14	13	12	12	14	13	14
	Індекс	58,89	64,85	63,74	66,26	68,04	68,73	74,21	71,39	75,95	72,55	77,12	76,48
Хорватія	Місце	68	64	63	69	65	57	56	53	53	45	54	57
	Індекс	18,10	19,06	19,62	18,94	20,88	23,61	26,65	30,36	32,20	35,59	33,69	33,57
Швеція	Місце	35	23	25	28	23	36	30	25	28	28	31	32
	Індекс	31,17	41,74	43,71	41,12	46,98	37,81	45,74	48,82	50,92	50,65	48,24	48,13

Джерело: складено автором на основі [267]

Таблиця К.3

Динаміка кількості оброблених контейнерів в морських портах країн Європи та України за 2010 – 2019 рр., TEU*

Країна	Пропускна здатність контейнерних портів, TEU										
	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Бельгія	11055745	10940000	10671192	10674200	11061400	11237600	11489909	11957700	12682100	13570787	14066604
Болгарія	166927	58325	92000	180935	195800	201000	201000	217200	217200	261900	252310
Велика Британія	7861006	8403686	7833521	8159718	9360203	9596908	9765908	11389422	11695222	10276500	8692260
Греція	1137000	1976000	3051900	3486000	3935200	3679000	4056000	4056000	5324000	5992400	5756000
Данія	734000	782000	762000	747000	744000	750000	689000	812800	1675900	874900	921513
Естонія	152000	198000	227800	253627	260293	208700	202327	215500	222700	222600	214000
Іспанія	12604419	13959826	14087029	13947724	14263337	14326512	15372581	17763587	17189759	17372962	17372500
Італія	8680629	9344927	9087950	10170011	10247049	10018365	10264840	10576430	10547112	10014212	9800000
Ірландія	817362	781103	733103	727103	793103	860103	950103	960300	988000	1045000	1041000
Кіпр	344882	360652	360652	277058	308058	308458	308458	308458	308458	389962	364364
Латвія	256000	306600	366260	385636	391200	359390	388433	449732	472532	470132	462000
Литва	295000	382200	381300	402500	450400	393000	443300	472000	750000	703000	640000
Мальта	2450665	2439936	2618036	2824736	2949036	3023900	3170000	3154000	3314500	2712800	2440000
Нідерланди	11503660	12129700	12204336	11891300	12559200	12497016	12746016	14134867	14825967	14986800	14522209
Німеччина	14715340	18744981	18931700	19261033	20128033	19139033	19364033	19718233	19597633	19596415	18028702
Португалія	1504728	1860224	1991400	2461900	2716500	2738700	2892600	3023402	3199200	2920700	2800800
Польща	1054000	1357084	1656900	1969923	2139454	1860800	2028577	2385600	2834400	3046440	2904684
Румунія	567000	673000	694000	671000	678000	699000	721339	706400	678000	664700	643725
Словенія	477000	600000	600000	600000	647000	791000	844000	912000	988500	934200	945000
Україна	700000	810000	810000	787000	663000	478000	586000	698500	1179000	1007400	1035200
Фінляндія	1223702	1794426	1869240	1869410	1835746,4	1812381,4	1908570,4	1632000	1592090	1617214	1532564
Франція	5215039	5202481	5505314	5700304	5912509	5912300	6375053	6118700	6369200	5871100	5107857
Хорватія	137048	150677	152016	169943	211900	181800	196850	205560	264500	331300	347400
Швеція	1399574	1508345	1512324	1452915	1469657	1453157	1659557	1577600	1593100	1630900	1598282

*Примітка. TEU – одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів.

Джерело: складено автором на основі [267]

Таблиця К.4

Динаміка кількості обробленого вантажу морськими торговельними портами країн Європи за 2010 – 2019 рр.

Країна	Кількість обробленого вантажу, млн. т																					
	2010 р.		2011 р.		2012 р.		2013 р.		2014 р.		2015 р.		2016 р.		2017 р.		2018 р.		2019 р.		2020 р.	
	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни	в країну	з країни
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Бельгія	126,9	101,3	129,7	103,1	121,8	102,2	123,7	104,5	126,2	111,7	128,9	112,5	138,7	114,9	140,1	117,8	147,9	122,3	151,9	125,9	142,3	126,4
Всього	228,2		232,8		224,0		228,1		237,9		241,5		253,5		257,8		270,3		277,8		268,7	
Болгарія	11,8	11,1	13,0	12,1	12,7	13,3	12,5	16,3	12,3	14,9	12,6	14,5	13,1	15,6	14,2	16,8	13,0	14,8	14,8	16,2	12,5	12,7
Всього	22,9		25,2		26,0		28,8		27,2		27,2		28,7		31,0		27,9		31,0		25,3	
Велика Британія	312,5	199,4	327,6	191,9	319,5	181,4	325,9	177,4	325,5	177,7	314,2	182,5	303,1	180,9	300,9	180,9	302,2	169,8	386,2	96,3	348,7	90,2
Всього	511,9		519,5		500,9		503,3		503,2		496,7		484,0		481,8		483,3		482,5		438,9	
Греція	76,5	52,6	78,3	57,0	85,6	67,7	87,0	74,0	91,1	77,4	91,1	75,9	95,0	80,1	97,7	83,6	89,8	82,7	94,4	82,7	97,7	80,6
Всього	129,1		135,3		153,3		161,0		168,5		167,0		175,1		181,3		190,5		194,5		178,3	
Данія	47,8	39,3	52,6	40,0	49,7	38,1	51,3	37,1	53,0	39,3	54,6	40,5	56,3	39,5	54,7	40,0	50,2	34,2	49,4	33,5	54,8	36,6
Всього	87,1		92,1		87,8		88,4		92,2		95,1		95,8		94,6		95,8		93,7		91,4	
Естонія	11,5	34,5	13,2	35,3	11,9	31,6	11,1	31,8	13,7	29,9	10,3	24,6	11,1	22,5	11,3	23,5	9,8	22,7	10,9	23,5	13,1	24,7
Всього	46,0		48,5		43,5		42,9		43,6		35,0		33,6		34,8		35,9		37,8		37,7	
Іспанія	252,9	124,2	258,0	145,8	261,2	158,7	241,4	156,1	253,4	174,3	255,2	191,8	253,8	197,5	272,9	212,9	286,1	211,4	301,1	195,7	265,3	
Всього	377,1		403,8		419,9		397,5		427,7		447,0		451,3		485,8		519,1		496,9		455,5	
Італія	324,4	169,6	327,3	172,6	305,8	171,1	297,6	159,4	284,0	159,2	292,5	165,5	296,0	165,9	304,2	170,9	305,4	185,4	309,3	189,9	292,7	176,9
Всього	494,1		499,9		476,8		457,1		443,1		458,0		462,0		475,2		502,0		508,1		469,6	
Ірландія	30,7	14,4	29,8	15,2	31,2	16,5	31,4	15,3	29,1	18,4	33,6	17,0	33,7	17,0	35,5	17,9	35,1	17,6	33,4	17,4	34,1	17,3
Всього	45,1		45,1		47,6		46,7		47,5		50,7		50,8		53,4		54,3		53,3		51,4	
Кіпр	6,0	0,9	5,5	1,1	5,0	1,2	4,7	2,5	4,7	2,5	6,4	3,8	6,6	3,7	5,4	2,5	5,0	1,9	5,6	1,8	5,4	2,1
Всього	7,0		6,6		6,2		7,2		7,2		10,3		10,3		7,9		6,9		7,4		7,5	
Латвія	5,1	53,6	7,4	59,6	8,5	64,2	7,7	59,5	8,5	63,4	6,8	61,0	6,4	54,6	6,8	51,9	8,0	52,8	8,5	48,8	8,7	33,4
Всього	58,7		67,0		72,7		67,1		71,8		67,8		61,0		58,7		62,7		59,0		42,1	

Продовження таблиці К.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Литва	15,4	22,4	16,0	26,6	15,8	25,3	16,1	23,6	14,0	27,1	14,6	28,5	16,7	29,5	18,3	31,5	18,5	34,0	19,4	32,9	18,3	33,3
Всього	37,9	42,7	41,0	39,8	41,1	43,1	46,2	49,9	52,5	52,2	51,5											
Мальта	3,6	0,2	3,1	0,2	3,1	0,2	2,8	0,3	3,2	0,3	3,4	0,3	3,4	0,4	3,7	0,4	4,0	0,5	4,6	0,6	5,4	0,3
Всього	3,8	3,3	3,3	3,1	3,5	3,7	3,8	4,1	3,2	5,2	5,7											
Нідерланди	386,3	152,4	387,1	163,7	385,9	171,3	387,1	171,4	396,8	174,8	406,7	187,6	398,3	190,5	401,3	194,5	407,5	197,0	411,6	195,9	365,3	192,3
Всього	538,7	550,7	557,3	558,5	571,6	594,3	588,8	595,8	604,5	607,5	557,6											
Німеччина	169,9	106,0	180,3	115,8	179,1	119,7	174,7	122,6	178,4	125,3	173,4	122,5	175,2	121,9	179,2	120,0	178,5	117,7	177,5	117,1	160,9	114,8
Всього	276,0	296,0	298,8	297,3	303,7	295,9	297,1	299,2	296,2	294,5	275,7											
Португалія	42,9	23,1	43,0	24,5	41,4	26,5	45,3	33,0	46,3	33,8	50,8	35,9	53,8	37,5	56,7	36,7	55,5	34,8	52,8	32,5	47,3	32,1
Всього	66,0	67,5	67,9	78,2	80,2	86,8	91,3	93,4	90,4	85,3	79,4											
Польща	28,6	30,9	33,6	24,2	34,5	24,3	35,0	29,3	39,0	29,8	39,8	29,7	41,0	32,0	48,8	29,3	60,3	30,6	62,7	30,6	54,6	34,0
Всього	59,5	57,7	58,8	64,3	68,7	69,5	72,9	78,1	91,8	93,9	88,5											
Румунія	16,9	21,2	18,2	20,7	18,3	21,2	16,8	26,8	18,4	25,3	19,6	25,0	20,6	25,7	21,3	24,8	23,9	24,5	25,9	25,9	23,5	23,8
Всього	38,1	38,9	39,5	43,6	43,8	44,5	46,3	46,2	49,1	53,1	47,2											
Словенія	10,3	4,3	11,6	4,6	11,7	5,2	11,6	5,6	12,2	5,8	13,2	6,8	14,1	7,1	15,5	6,8	16,4	6,7	15,6	6,5	12,5	5,8
Всього	14,6	16,2	16,9	17,2	18,0	19,9	21,2	22,3	23,1	22,1	18,3											
Україна																						
Всього	148,5	155,5	154,3	148,2	142,8	144,6	131,7	132,6	135,2	160,0	159,1											
Фінляндія	59,5	49,8	62,7	52,8	54,6	50,5	53,7	51,4	52,4	53,1	49,9	50,1	52,0	53,9	53,1	57,3	56,2	58,5	56,4	61,7	52,4	56,8
Всього	109,3	115,5	105,1	105,1	105,5	100,0	105,9	110,5	116,8	120,5	109,2											
Франція	217,3	98,8	222,2	100,0	208,7	94,6	204,6	98,4	200,4	97,8	196,6	101,3	196,3	95,9	206,7	96,1	203,2	100,6	199,4	96,2	183,2	91,4
Всього	316,1	322,3	303,3	303,0	298,2	297,9	292,2	302,8	308,6	302,3	274,5											
Хорватія	14,3	10,0	13,3	8,6	11,9	7,1	11,3	8,1	11,2	7,4	12,5	6,4	12,7	5,8	14,6	6,2	15,1	4,8	14,0	4,6	14,8	6,6
Всього	24,3	21,9	19,0	19,4	18,6	18,9	18,6	20,8	21,6	20,6	21,4											
Швеція	96,5	83,1	95,4	81,7	91,6	81,4	86,7	74,9	90,9	76,6	92,1	77,5	93,1	78,2	94,0	82,0	99,4	80,5	94,1	76,5	92,1	76,9
Всього	179,6	177,1	173,0	161,6	167,5	169,7	171,3	176,0	179,9	170,6	169,0											

Джерело: складено автором на основі [278]

Таблиця К.5

Динаміка кількості перевезених пасажирів морським транспортом країн Європи за 2010 – 2020 рр.

Країна	Кількість перевезених пасажирів, тис. осіб										
	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
Бельгія	829	824	850	859	821	844	1 118	1 270	1 127	1 092	69
Болгарія	1	1	1	2	1	2	3	2	3	5	3
Велика Британія	28 824	28 002	26 516	27 472	28 135	27 805	26 887	26 336	26 676	25 503	8 271
Греція	86 189	79 183	72 899	72 918	66 533	65 680	65 248	70 023	72 520	73 930	40 895
Данія	41 993	41 527	40 965	41 266	41 353	41 647	41 583	42 886	43 774	44 226	30 859
Естонія	11 186	11 846	12 654	13 146	13 654	14 164	14 333	14 850	14 837	15 057	8 623
Іспанія	21 518	21 868	21 629	22 871	23 486	24 522	26 323	27 899	32 558	34 635	14 283
Італія	87 658	81 895	76 735	73 238	72 225	70 268	67 273	73 876	85 382	86 530	55 147
Ірландія	3 089	2 906	2 758	2 747	2 755	2 751	2 717	2 774	2 751	2 688	814
Кіпр	107	92	91	99	76	68	59	72	28	53	5
Латвія	720	844	885	932	862	661	723	994	1 063	1 072	466
Литва	251	281	286	280	280	286	303	297	323	343	308
Мальта	8 300	8 621	8 535	9 170	9 669	9 910	10 690	11 286	11 978	13 591	7 955
Нідерланди	1 994	1 770	1 706	1 738	1 819	1 910	1 906	1 928	1 980	2 010	967
Німеччина	28 780	29 233	29 481	29 848	30 780	30 087	30 849	30 774	30 687	31 412	16 373
Португалія	701	677	565	555	551	583	679	740	757	822	846
Польща	2 601	2 528	2 358	2 201	2 224	2 421	2 602	2 585	2 720	2 787	1 905
Румунія	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Словенія	39	36	34	28	27	34	28	31	24	26	0
Україна	6645,6	7064,1	5921	6642	29,4	25,5	30,3	28,6	71,9	79,4	52,6
Фінляндія	17 867	18 074	18 264	18 524	18 471	18 884	19 222	19 489	19 218	19 188	7 357
Франція	27 218	25 552	24 815	25 634	26 638	26 133	24 514	25 093	25 732	24 666	10 445
Хорватія	25 124	26 947	26 706	27 355	23 523	27 271	29 661	31 327	32 658	34 142	18 779
Швеція	30 185	30 094	29 471	29 146	29 244	29 500	29 800	30 265	30 055	30 523	14 020

Джерело: складено автором на основі [278]

Вихідні статистичні дані для проведення кластерного аналізу морської
транспортної інфраструктури країн Європи та України

Таблиця Л.1

Вихідні статистичні дані для проведення кластерного аналізу за 2020 рік

	Індекс глобальної конкурен- тоспромо- жності*	Ефектив- ність послуг морських портів*	Індекс обслугову- вання лінійним судноплав- ством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнер- ного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	76,4	5,6	87,52	268,7	14066604	69
Болгарія	64,9	4,3	7,96	25,3	252310	3
Велика Британія	81,2	5,2	89,76		8692260	8 271
Греція	62,6	4,8	59,83	178,3	5756000	40 895
Данія	81,2	5,8	46,51	91,4	921513	30 859
Естонія	70,9	5,6	8,35	37,7	214000	8 623
Іспанія	75,3	5,4	88,63	455,5	17372500	14 283
Італія	71,5	4,7	74,41	469,6	9800000	55 147
Ірландія	75,1	5	12,17	51,4	1041000	814
Кіпр	66,4	4,3	18,22	7,5	364364	5
Латвія	67	4,9	10,48	42,1	462000	466
Литва	68,4	4,8	14,58	51,5	640000	308
Мальта	68,5	5,1	47,13	5,7	2440000	7 955
Нідерланди	82,4	6,4	90,21	557,6	14522209	967
Німеччина	81,8	5,2	83,62	275,7	18028702	16 373
Португалія	70,4	4,9	50,82	79,4	2800800	846
Польща	68,9	4,5	54,35	88,5	2904684	1 905
Румунія	64,4	3,9	26,37	47,2	643725	0
Словенія	70,2	4,7	34,92	18,3	945000	0
Україна	57	3	27,83	159,1	1035200	52,6
Фінляндія	80,2	6,4	13	109,2	1532564	7 357
Франція	78,8	5,2	14,66	274,5	5107857	10 445
Хорватія	61,9	4,7	77,12	21,4	347400	18 779
Швеція	81,2	5,3	33,69	169,0	1598282	14 020

*Примітка. Данні за 2019 рік

Джерело: складено автором на основі [267; 269; 276; 278]

Розрахункові значення стандартизованих даних для проведення кластерного аналізу за 2020 рік

	Індекс глобальної конкурентоспроможності*	Ефективність послуг морських портів*	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	0,649180241	0,985240542	1,43844879	0,514115607	1,28610277	-0,729327539
Болгарія	-1,03168478	-1,12329973	-1,33532655	-0,806028705	-0,783975089	-0,77732838
Велика Британія	1,34738571	0,684020503	1,47882347	1,67414341	1,12220941	0,361752064
Греція	-1,22563075	-0,520859649	0,208918863	0,0795136425	0,0641242622	2,31953723
Данія	1,16636948	1,13585056	0,0871046435	-0,436235806	-0,541725045	1,09192855
Естонія	-0,100744154	0,985240542	-1,29667728	-0,762459586	-0,78306169	-0,14383686
Іспанія	0,338866699	0,382800465	1,4001446	1,86911521	2,03470124	0,612945074
Італія	-0,100744154	-0,671469668	0,660287131	1,77598622	0,931539845	2,86881376
Ірландія	0,532812663	0,081580427	-1,162095	-0,662250612	-0,655966359	-0,659974012
Кіпр	-0,773090163	-1,12329973	-0,955390417	-0,920397643	-0,768819639	-0,776260745
Латвія	-0,695511777	-0,219639611	-1,28839529	-0,616503037	-0,74157145	-0,732060683
Литва	-0,579144199	-0,520859649	-0,882232869	-0,672053664	-0,695491629	-0,76366266
Мальта	-0,359338773	-0,37024963	0,0163626749	-0,940548361	-0,269598548	-0,265931525
Нідерланди	1,39910464	2,03951068	1,49400711	2,33421556	1,64214025	-0,692899855
Німеччина	1,45082356	0,533410484	1,43499796	0,65517063	2,43458304	0,533043319
Португалія	-0,178322539	0,081580427	0,497408062	-0,465644961	-0,288746714	-0,745128528
Польща	-0,436917158	-0,822079688	0,2782805	-0,458020366	-0,349329984	-0,661297878
Румунія	-1,04461451	-1,57512978	-0,678288949	-0,690570539	-0,707448853	-0,777456496
Словенія	-0,255900925	-0,37024963	-0,456055643	-0,832170177	-0,655883323	-0,776431567
Україна	-1,88504702	-1,7257398	-0,627216699	-0,221657894	-0,6242465	-0,774385979
Фінляндія	1,12758029	1,88890066	-1,05822508	-0,321866868	-0,555643586	0,0432553837
Франція	0,830196475	0,081580427	1,0395331	0,722702765	0,237703302	0,321438191
Хорватія	-1,48422537	-0,671469668	-0,470204036	-0,840339387	-0,776119857	0,617215612
Швеція	1,30859652	0,834630522	0,175790916	0,0217845596	-0,555475853	0,506053523

*Примітка. Данні за 2019 рік

Джерело: складено автором

Таблиця Л.3

Вихідні статистичні дані для проведення кластерного аналізу за 2019 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	76,4	5,6	88,35	277,8	13570787	1 092
Болгарія	64,9	4,3	7,25	31,0	261900	5
Велика Британія	81,2	5,2	84,86	482,5	10276500	25 503
Греція	62,6	4,8	60,92	194,5	5992400	73 930
Данія	81,2	5,8	49,57	93,7	874900	44 226
Естонія	70,9	5,6	10,94	37,8	222600	15 057
Іспанія	75,3	5,4	84,21	496,9	17372962	34 635
Італія	71,5	4,7	72,79	508,1	10014212	86 530
Ірландія	75,1	5	14,59	53,3	1045000	2 688
Кіпр	66,4	4,3	18,64	7,4	389962	53
Латвія	67	4,9	11,23	42,1	470132	1 072
Литва	68,4	4,8	20,69	52,2	703000	343
Мальта	68,5	5,1	46,68	5,2	2712800	13 591
Нідерланди	82,4	6,4	88,03	607,5	14986800	2 010
Німеччина	81,8	5,2	82,83	294,5	19596415	31 412
Португалія	70,4	4,9	47,14	85,3	2920700	822
Польща	68,9	4,5	51,69	93,9	3046440	2 787
Румунія	64,4	3,9	25,47	53,1	664700	0
Словенія	70,2	4,7	36,66	22,1	934200	26
Україна	57	3	26,88	160,0	1007400	79,4
Фінляндія	80,2	6,4	16,74	120,5	1617214	19 188
Франція	78,8	5,2	72,55	302,3	5871100	24 666
Хорватія	61,9	4,7	35,59	20,6	331300	34 142
Швеція	81,2	5,3	50,65	170,6	1630900	30 523

Джерело: складено автором на основі [267; 269; 276; 278]

Розрахункові значення стандартизованих даних для проведення кластерного аналізу за 2019 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	0,64918	0,985241	1,43845	0,51412	1,2861	-1
Болгарія	-1,03168	-1,1233	-1,3353	-0,806	-0,784	-0,7773
Велика Британія	1,347386	0,684021	1,47882	1,67414	1,12221	0
Греція	-1,22563	-0,52086	0,20892	0,07951	0,06412	2
Данія	1,166369	1,135851	0,0871	-0,4362	-0,5417	1
Естонія	-0,10074	0,985241	-1,2967	-0,7625	-0,7831	0
Іспанія	0,338867	0,3828	1,40014	1,86912	2,0347	1
Італія	-0,10074	-0,67147	0,66029	1,77599	0,93154	3
Ірландія	0,532813	0,08158	-1,1621	-0,6623	-0,656	-1
Кіпр	-0,77309	-1,1233	-0,9554	-0,9204	-0,7688	-0,7763
Латвія	-0,69551	-0,21964	-1,2884	-0,6165	-0,7416	-1
Литва	-0,57914	-0,52086	-0,8822	-0,6721	-0,6955	-0,7637
Мальта	-0,35934	-0,37025	0,01636	-0,9405	-0,2696	0
Нідерланди	1,399105	2,039511	1,49401	2,33422	1,64214	-1
Німеччина	1,450824	0,53341	1,435	0,65517	2,43458	1
Португалія	-0,17832	0,08158	0,49741	-0,4656	-0,2887	-0,7451
Польща	-0,43692	-0,82208	0,27828	-0,458	-0,3493	-1
Румунія	-1,04461	-1,57513	-0,6783	-0,6906	-0,7074	-0,7775
Словенія	-0,2559	-0,37025	-0,4561	-0,8322	-0,6559	-0,7764
Україна	-1,885	-1,7257	-0,6272	-0,2217	-0,6242	-0,7744
Фінляндія	1,12758	1,888901	-1,0582	-0,3219	-0,5556	0
Франція	0,830196	0,08158	1,03953	0,7227	0,2377	0
Хорватія	-1,48423	-0,67147	-0,4702	-0,8403	-0,7761	1
Швеція	1,308597	0,834631	0,17579	0,02178	-0,5555	1

Джерело: складено автором

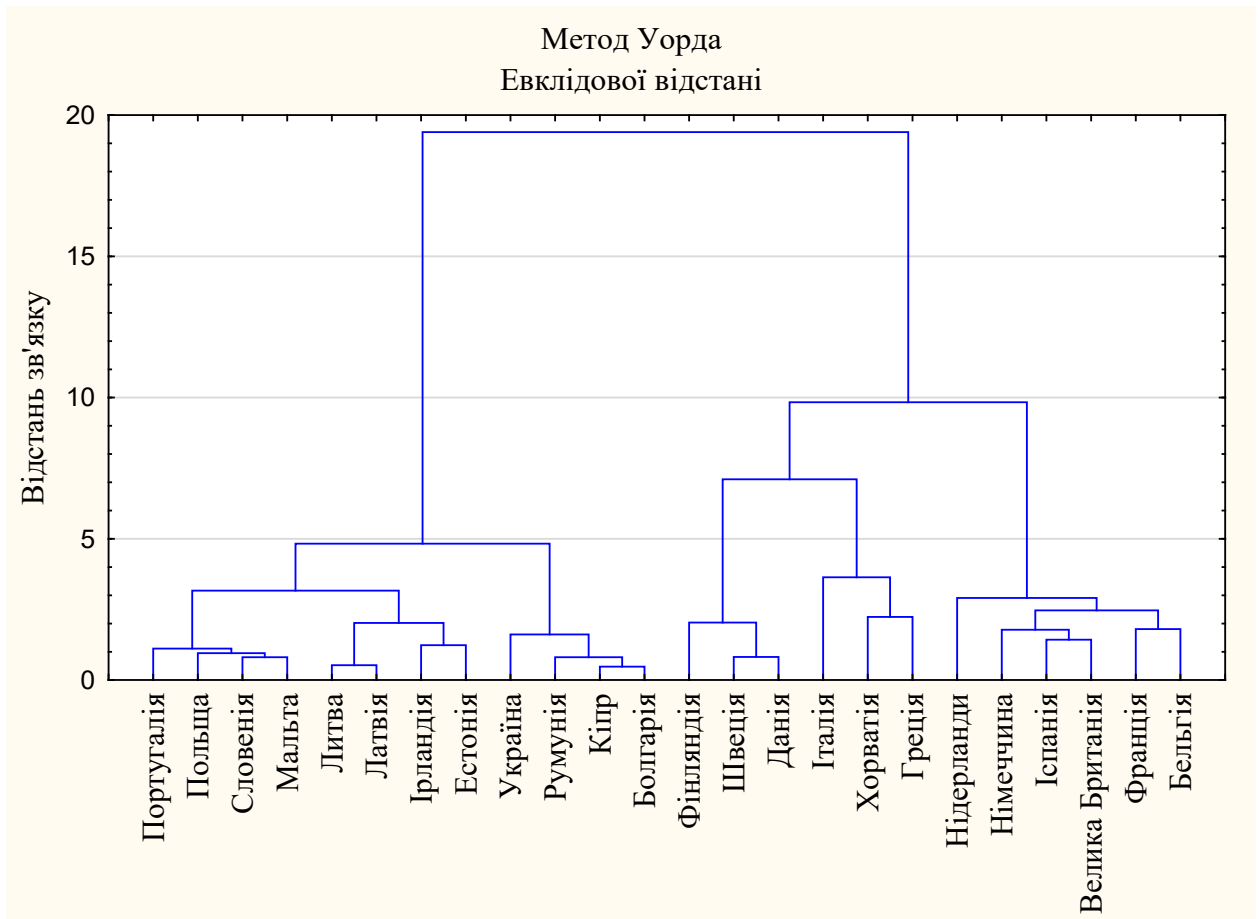


Рис. Л.1. Дендрограма ієрархічного агломеративного групування конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країн Європи (2019 р.)

Таблиця Л.5

Групування країн Європи за рівнем конкурентоспроможності МТІ (2019 р.)

1 етап групування	2 етап групування	Група	Рівень конкурентоспроможності МТІ
1	2	3	4
Бельгія, Франція	Бельгія, Франція, Велика Британія, Іспанія, Німеччина, Нідерланди	1 група – Найрозвинутіша морська транспортна інфраструктура	Країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності
Велика Британія, Іспанія			
Німеччина			
Нідерланди			
Данія, Швеція	Данія, Швеція, Фінляндія	2 група – Добре розвинута морська транспортна інфраструктура	Країни із високим рівнем конкурентоспроможності
Фінляндія			
Греція, Хорватія	Греція, Хорватія, Італія	3 група – Розвинута морська транспортна інфраструктура	Країни із середнім рівнем конкурентоспроможності
Італія			
Естонія, Ірландія	Естонія, Ірландія, Латвія, Литва, Мальта, Словенія, Португалія, Польща	4 група – Помірно розвинута морська транспортна інфраструктура	Країни із задовільним рівнем конкурентоспроможності
Латвія, Литва			
Мальта, Словенія			
Польща			
Португалія			
Болгарія, Кіпр	Болгарія, Кіпр, Румунія, Україна	5 група – Слабо розвинута морська транспортна інфраструктура	Країни із низьким рівнем конкурентоспроможності
Румунія			
Україна			

Джерело: складено автором

Таблиця Л.6

Вихідні статистичні дані для проведення кластерного аналізу за 2018 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	76,6	5,6	87,51	270,3	12682100	1 127
Болгарія	63,6	4,2	7,13	27,9	217200	3
Велика Британія	82	5,4	88,68	483,3	11695222	26 676
Греція	62,1	4,6	51,88	190,5	5324000	72 520
Данія	80,6	5,7	48,35	95,8	1675900	43 774
Естонія	70,8	5,6	8,25	35,9	222700	14 837
Іспанія	74,2	5,2	86,4	519,1	17189759	32 558
Італія	70,8	4,5	64,96	502	10547112	85 382
Ірландія	75,7	5	12,15	54,3	988000	2 751
Кіпр	65,6	4,2	18,14	6,9	308458	28
Латвія	66,2	4,8	8,49	62,7	472532	1 063
Литва	67,1	4,6	20,26	52,5	750000	323
Мальта	68,8	4,7	46,3	3,2	3314500	11 978
Нідерланди	82,4	6,3	89,12	604,5	14825967	1 980
Німеччина	82,8	5,3	87,41	296,2	19597633	30 687
Португалія	70,2	5	60,24	90,4	3199200	757
Польща	68,2	4,4	53,89	91,8	2834400	2 720
Румунія	63,5	3,9	26,17	49,1	678000	0
Словенія	69,6	4,7	32,61	23,1	988500	24
Україна	57	3,8	27,65	135,2	1179000	71,9
Фінляндія	80,3	6,2	15,16	116,8	1592090	19 218
Франція	78	5	75,95	308,6	6369200	25 732
Хорватія	60,1	4,5	32,2	21,6	264500	32 658
Швеція	81,7	5,5	50,92	179,9	1593100	30 055

Джерело: складено автором на основі [267; 269; 276; 278]

Таблиця Л.7

Розрахункові значення стандартизованих даних для проведення кластерного аналізу за 2018 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	0,886452	1,301273	1,582248	0,48964	1,19625	-0,7416
Болгарія	-0,69631	-1,19717	-1,28042	-0,7836	-0,7461	-0,8003
Велика Британія	-0,69631	0,55174	1,499026	1,7472	1,10223	0
Греція	-0,69631	-0,69748	0,080738	0,06016	-0,111	2
Данія	1,215339	0,801584	0,091317	-0,4266	-0,6475	1
Естонія	0,105347	0,676662	-1,21907	-0,7623	-0,7464	0
Іспанія	-0,20298	0,55174	1,508547	1,76966	2,15676	0
Італія	-0,53187	-0,8224	0,775424	1,71015	0,96773	3
Ірландія	0,742564	0,052051	-1,11151	-0,6579	-0,6231	-1
Кіпр	-1,0252	-0,57256	-1,03323	-0,9133	-0,731	-0,7971
Латвія	-0,81965	0,052051	-1,27937	-0,6281	-0,7076	-0,7544
Литва	0,105347	-0,32272	-1,0632	-0,6775	-0,7039	-0,7867
Мальта	-0,30576	0,301895	0,054643	-0,9347	-0,2602	0
Нідерланди	1,770335	2,175729	1,425679	2,38721	1,55643	-1
Німеччина	1,74978	0,55174	1,427795	0,72207	2,48013	1
Португалія	-0,47021	0,176973	0,136807	-0,4333	-0,2818	-0,7661
Польща	-0,42909	-1,07225	0,17207	-0,5192	-0,3873	-1
Румунія	-1,06631	-1,9467	-0,57198	-0,6983	-0,6651	-0,8004
Словенія	-0,6552	-0,07287	-0,39567	-0,8325	-0,6311	-0,799
Україна	-1,4158	-1,9467	-0,5445	-0,2132	-0,6665	-0,7991
Фінляндія	1,420893	1,426195	-1,0096	-0,3373	-0,512	0
Франція	0,783675	0,052051	0,998993	0,74228	0,23025	0
Хорватія	-1,25131	-0,57256	-0,44786	-0,8409	-0,748	1
Швеція	1,482559	0,55174	0,203102	0,03041	-0,521	1

Джерело: складено автором

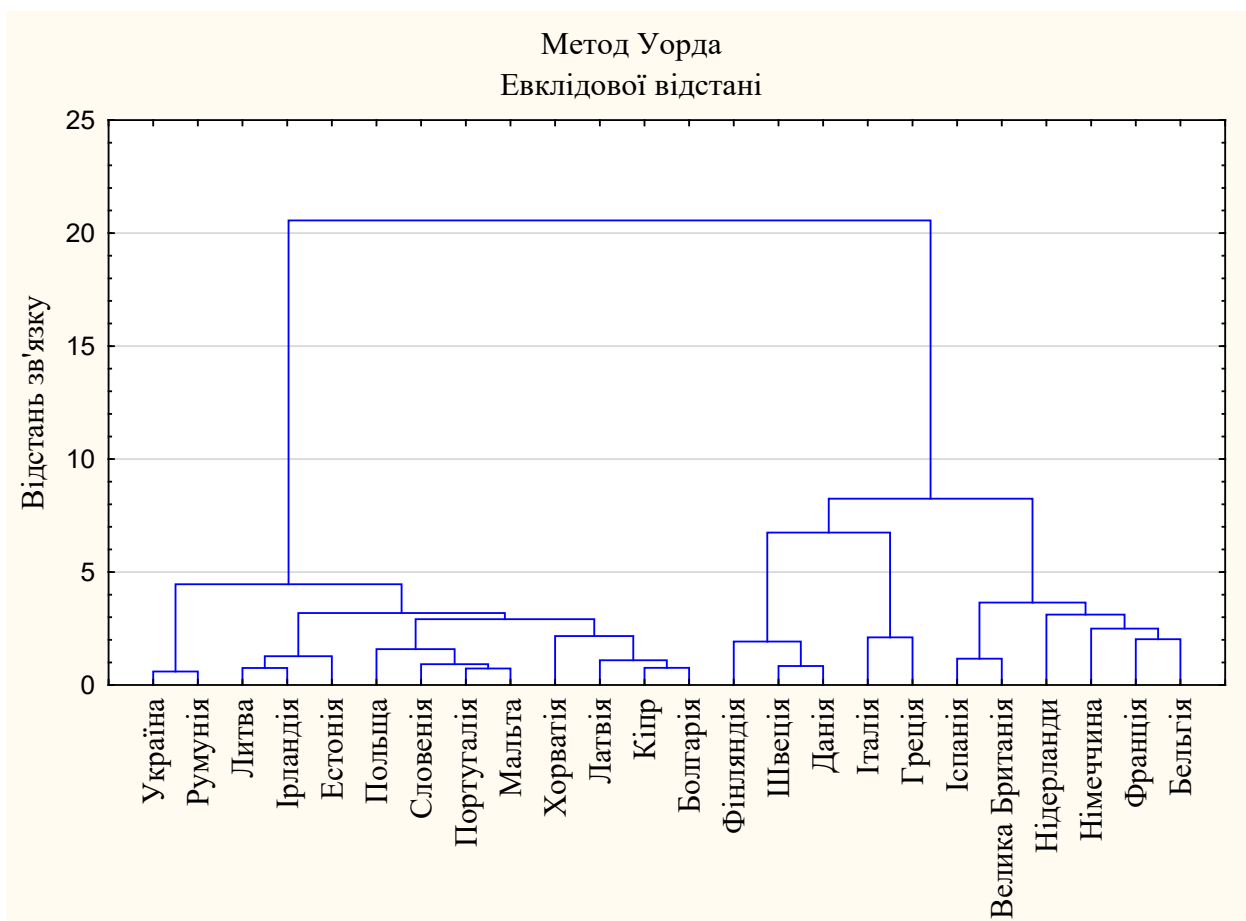


Рис. Л.2. Дендродіаграма ієрархічного агломеративного групування конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країн Європи (2018 р.)

Групування країн Європи за рівнем конкурентоспроможності морської
транспортної інфраструктури (2018 р.)

1 етап групування	2 етап групування	Група	Рівень конкурентоспроможності МТІ
1	2	3	4
Бельгія, Франція	Бельгія, Франція, Велика Британія, Іспанія, Німеччина, Нідерланди	1 група – Найрозвинутіша морська транспортна інфраструктура (6 країн)	Країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності
Велика Британія, Іспанія			
Німеччина			
Нідерланди			
Данія, Швеція	Данія, Швеція, Фінляндія	2 група – Добре розвинута морська транспортна інфраструктура (3 країни)	Країни із високим рівнем конкурентоспроможності
Фінляндія			
Греція, Італія	Греція, Італія	3 група – Розвинута морська транспортна інфраструктура (2 країни)	Країни із середнім рівнем конкурентоспроможності
Ірландія, Литва	Ірландія, Литва, Естонія, Мальта, Португалія, Словенія, Польща, Болгарія, Кіпр, Латвія, Хорватія	4 група – Помірно розвинута морська транспортна інфраструктура (11 країн)	Країни із задовільним рівнем конкурентоспроможності
Естонія			
Мальта, Португалія			
Словенія			
Польща			
Болгарія, Кіпр			
Латвія			
Хорватія			
Румунія, Україна	Румунія, Україна	5 група – Слабо розвинута морська транспортна інфраструктура (2 країни)	Країни із низьким рівнем конкурентоспроможності

Джерело: складено автором

Вихідні статистичні дані для проведення кластерного аналізу за 2017 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	5,23	6,1	87,93	257,8	11957700	1 270
Болгарія	4,46	4,1	6,75	31	217200	2
Велика Британія	4,46	5,5	85,57	481,8	11389422	26 336
Греція	4,46	4,5	45,35	181,3	4056000	70 023
Данія	5,39	5,7	45,65	94,6	812800	42 886
Естонія	4,85	5,6	8,49	34,8	215500	14 850
Іспанія	4,7	5,5	85,84	485,8	17763587	27 899
Італія	4,54	4,4	65,05	475,2	10576430	73 876
Ірландія	5,16	5,1	11,54	53,4	960300	2 774
Кіпр	4,3	4,6	13,76	7,9	308458	72
Латвія	4,4	5,1	6,78	58,7	449732	994
Литва	4,85	4,8	12,91	49,9	472000	297
Мальта	4,65	5,3	44,61	4,1	3154000	11 286
Нідерланди	5,66	6,8	83,49	595,8	14134867	1 928
Німеччина	5,65	5,5	83,55	299,2	19718233	30 774
Португалія	4,57	5,2	46,94	93,4	3023402	740
Польща	4,59	4,2	47,94	78,1	2385600	2 585
Румунія	4,28	3,5	26,84	46,2	706400	0
Словенія	4,48	5	31,84	22,3	912000	31
Україна	4,11	3,5	27,62	132,6	698500	28,6
Фінляндія	5,49	6,2	14,43	110,5	1632000	19 489
Франція	5,18	5,1	71,39	302,8	6118700	25 093
Хорватія	4,19	4,6	30,36	20,8	205560	31 327
Швеція	5,52	5,5	48,82	176	1577600	30 265

Джерело: складено автором на основі [267; 269; 276; 278]

Розрахункові значення стандартизованих даних для проведення кластерного аналізу за 2017 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	0,88845	1,432688	1,463351	1	1,25751	-1
Болгарія	-0,6095	-1,2481	-1,25465	-1	-0,7569	-0,8169
Велика Британія	1,33229	0,61678	1,582873	2	0,94988	1
Греція	-1,4232	-0,6653	0,032915	0	-0,069	2
Данія	1,07338	0,73334	-0,01378	0	-0,6698	1
Естонія	0,01926	0,61678	-1,22399	-1	-0,7567	0
Іспанія	-0,1657	0,50023	1,560223	2	1,95034	0
Італія	-0,4985	-0,7819	0,752837	2	1,03891	3
Ірландія	0,759	0,26711	-1,06857	-1	-0,6232	-1
Кіпр	-1,3492	-0,89847	-0,81385	-1	-0,7377	-0,8142
Латвія	-0,591	0,033996	-1,23444	-1	-0,7234	-0,7813
Литва	-0,3136	-0,1991	-0,99435	-1	-0,7137	-0,8021
Мальта	-0,4616	0,26711	0,155922	-1	-0,2271	0
Нідерланди	1,48024	2,01548	1,427808	2	1,48165	-1
Німеччина	1,48024	0,61678	1,55639	1	2,66257	1
Португалія	-0,5355	0,034	0,093547	0	-0,2766	-0,7835
Польща	-0,3876	-1,1316	0,118985	-1	-0,4308	-1
Румунія	-0,8684	-1,9475	-0,62637	-1	-0,664	-0,8171
Словенія	-0,702	0,034	-0,54518	-1	-0,6422	-0,8157
Україна	-1,4232	-1,9475	-0,5926	-0,1994	-0,6882	-0,8156
Фінляндія	1,239822	1,31613	-0,95428	0	-0,4522	0
Франція	0,79598	0,267111	1,075513	1	0,34481	0
Хорватія	-1,14581	-0,54879	-0,58177	-1	-0,7576	1
Швеція	1,406262	0,61678	0,083442	0	-0,4966	1

Джерело: складено автором

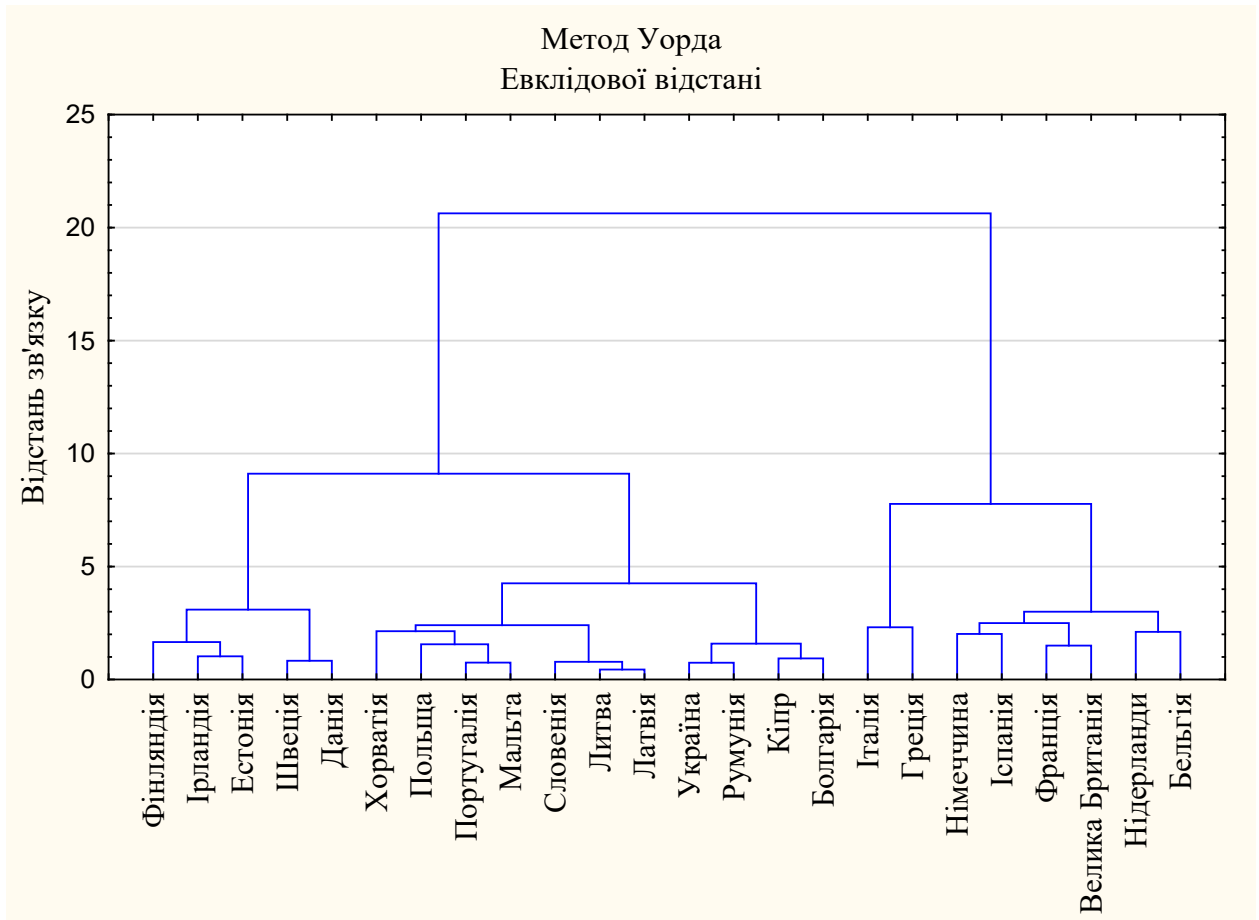


Рис. Л.3. Дендрограма ієрархічного агломеративного групування конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країн Європи (2017 р.)

Групування країн Європи за рівнем конкурентоспроможності морської
транспортної інфраструктури (2017 р.)

1 етап групування	2 етап групування	Група	Рівень конкурентоспроможності МТІ
1	2	3	4
Бельгія, Нідерланди	Бельгія, Нідерланди, Велика Британія, Франція, Іспанія, Німеччина	1 група – Найрозвинутіша морська транспортна інфраструктура (6 країн)	Країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності
Велика Британія, Франція			
Іспанія Німеччина			
Данія, Швеція	Данія, Швеція, Естонія, Ірландія, Фінляндія	2 група – Добре розвинута морська транспортна інфраструктура (5 країни)	Країни із високим рівнем конкурентоспроможності
Естонія, Ірландія			
Фінляндія			
Греція, Італія	Греція, Італія	3 група – Розвинута морська транспортна інфраструктура (2 країни)	Країни із середнім рівнем конкурентоспроможності
Латвія, Литва	Латвія, Литва, Словенія, Мальта, Португалія, Польща, Хорватія	4 група – Помірно розвинута морська транспортна інфраструктура (8 країни)	Країни із задовільним рівнем конкурентоспроможності
Словенія			
Мальта, Португалія			
Польща			
Хорватія			
Болгарія, Кіпр	Болгарія, Кіпр, Румунія, Україна	5 група – Слабо розвинута морська транспортна інфраструктура (4 країни)	Країни із низьким рівнем конкурентоспроможності
Румунія, Україна			

Джерело: складено автором

Вихідні статистичні дані для проведення кластерного аналізу за 2016 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	5,25	6,3	85,34	254	11489909	1 118
Болгарія	4,44	4	7,34	29	201000	3
Велика Британія	5,49	5,6	88,77	484	9765908	26 887
Греція	4	4,5	44,29	175	4056000	65 248
Данія	5,35	5,7	42,95	96	689000	41 583
Естонія	4,78	5,6	8,22	34	202327	14 333
Іспанія	4,68	5,5	88,12	451	15372581	26 323
Італія	4,5	4,4	64,95	462	10264840	67 273
Ірландія	5,18	5,3	12,68	51	950103	2 717
Кіпр	4,04	4,3	19,99	10	308458	59
Латвія	4,45	5,1	7,92	61	388433	723
Литва	4,6	4,9	14,81	46	443300	303
Мальта	4,52	5,3	47,82	4	3170000	10 690
Нідерланди	5,57	6,8	84,32	589	12746016	1 906
Німеччина	5,57	5,6	88,01	297	19364033	30 849
Португалія	4,48	5,1	46,03	91	2892600	679
Польща	4,56	4,1	46,76	73	2028577	2 602
Румунія	4,3	3,4	25,37	46	721339	0
Словенія	4,39	5,1	27,7	21	844000	28
Україна	4	3,4	26,34	131,7	586000	30,3
Фінляндія	5,44	6,2	15,96	106	1908570,4	19 222
Франція	5,2	5,3	74,21	292	6375053	24 514
Хорватія	4,15	4,6	26,65	19	196850	29 661
Швеція	5,53	5,6	45,74	171	1659557	29 800

Джерело: складено автором на основі [267; 269; 276; 278]

Таблиця Л.13

Розрахункові значення стандартизованих даних для проведення кластерного аналізу за 2016 рік

Країна	Індекс глобальної конкурентоспроможності	Ефективність послуг морських портів	Індекс обслуговування лінійним судноплавством	Кількість обробленого вантажу (млн. т)	Пропускна здатність контейнерного порту (TEU)	Кількість перевезених пасажирів (тис. осіб)
Бельгія	0,897218	1,34464	1,560222	0,4309	1,2758	-0,7605
Болгарія	-0,79016	-1,2987	-1,17752	-0,7929	-0,7456	-0,8014
Велика Британія	1,338237	0,68379	1,598474	1,8883	0,9753	1
Греція	-1,3654	-0,5278	0,116635	0,00545	-0,1086	2
Данія	1,14649	0,79393	0,12879	-0,4052	-0,6451	1
Естонія	0,01518	0,46351	-1,20469	-0,7484	-0,7442	0
Іспанія	-0,27244	0,68379	1,427947	1,60447	1,84155	0
Італія	-0,52171	-0,8582	0,815906	1,66729	1,05249	3
Ірландія	0,724646	0,24323	-1,08671	-0,6587	-0,6249	-1
Кіпр	-0,96273	-0,74804	-0,88615	-0,8894	-0,7259	-0,7982
Латвія	-0,54089	0,133087	-1,23651	-0,5611	-0,7166	-0,7694
Литва	-0,34914	-0,19734	-1,01664	-0,7021	-0,7104	-0,7876
Мальта	-0,65594	0,133087	0,069087	-0,9271	-0,2286	0
Нідерланди	1,472461	1,895345	1,457619	2,44567	1,50647	-1
Німеччина	1,529985	0,573652	1,598117	0,74157	2,72299	1
Португалія	-0,40666	0,243228	0,142375	-0,4526	-0,2808	-0,7732
Польща	-0,46419	-1,18861	0,175265	-0,5514	-0,4416	-1
Румунія	-0,79016	-1,84945	-0,57406	-0,6941	-0,6544	-0,8015
Словенія	-0,86686	-0,0872	-0,58728	-0,8346	-0,6375	-0,7999
Україна	-1,3462	-2,0697	-0,5244	-0,1225	-0,6949	-0,8003
Фінляндія	1,376587	1,454781	-0,92691	-0,3772	-0,4505	0
Франція	0,762995	0,243228	0,949611	0,75299	0,30044	0
Хорватія	-1,26953	-0,6379	-0,66343	-0,8403	-0,7491	1
Швеція	1,338237	0,573652	-0,15578	0,02087	-0,5163	1

Джерело: складено автором

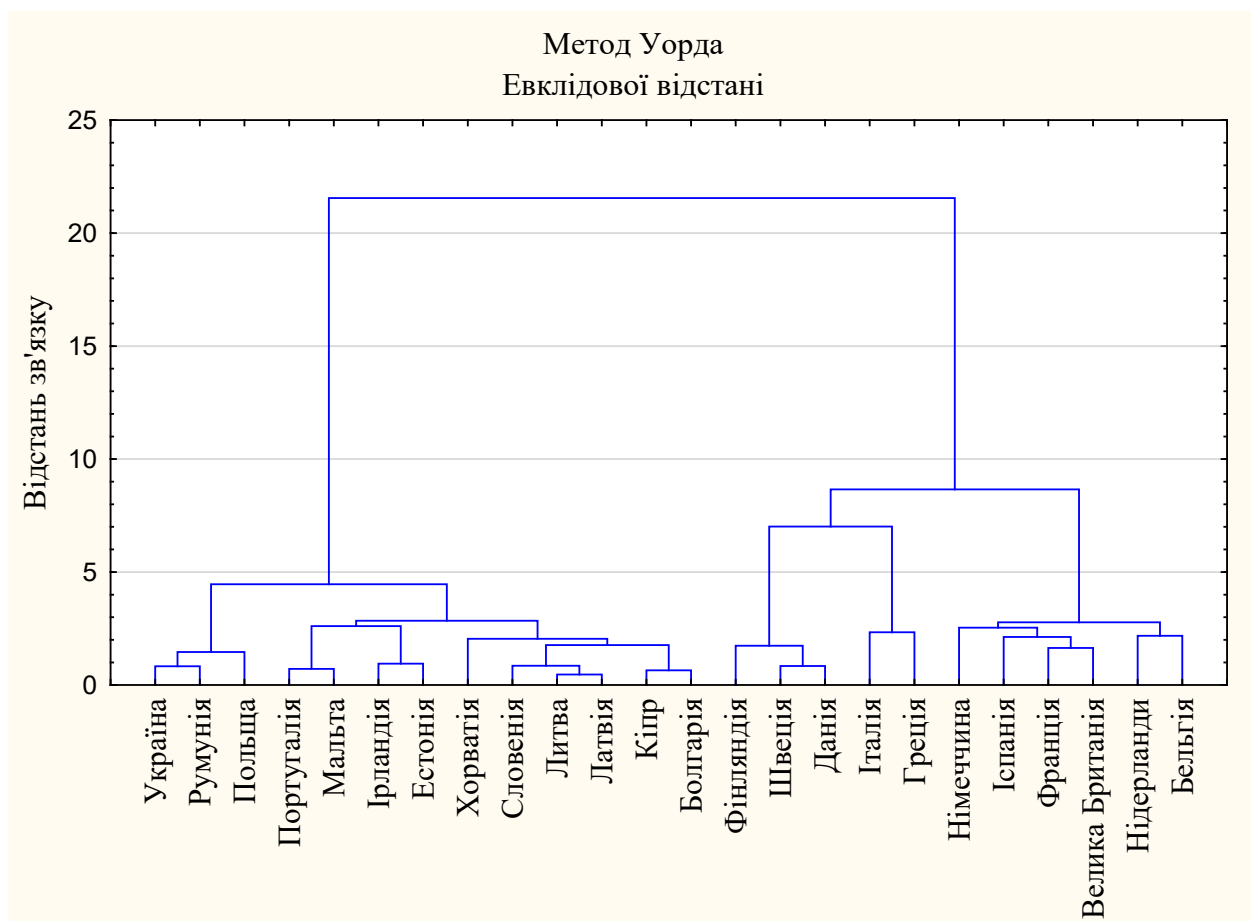


Рис. Л.4. Дендрограма ієрархічного агломеративного групування конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури країн Європи (2016 р.)

Групування країн Європи за рівнем конкурентоспроможності морської
транспортної інфраструктури (2016 р.)

1 етап групування	2 етап групування	Група	Рівень конкурентоспроможності МТІ
1	2	3	4
Бельгія, Нідерланди	Бельгія, Нідерланди, Велика Британія, Франція, Іспанія, Німеччина	1 група – Найрозвинутіша морська транспортна інфраструктура (6 країн)	Країни з дуже високим рівнем конкурентоспроможності
Велика Британія, Франція			
Іспанія			
Німеччина			
Данія, Швеція	Данія, Швеція, Фінляндія	2 група – Добре розвинута морська транспортна інфраструктура (3 країни)	Країни із високим рівнем конкурентоспроможності
Фінляндія			
Греція, Італія	Греція, Італія	3 група – Розвинута морська транспортна інфраструктура (2 країни)	Країни із середнім рівнем конкурентоспроможності
Латвія, Литва	Болгарія, Кіпр, Латвія, Литва, Словенія, Хорватія, Естонія, Ірландія, Мальта, Португалія	4 група – Помірно розвинута морська транспортна інфраструктура (10 країн)	Країни із задовільним рівнем конкурентоспроможності
Болгарія, Кіпр			
Словенія			
Естонія, Ірландія			
Мальта, Португалія			
Хорватія			
Румунія, Україна	Румунія, Україна, Польща	5 група – Слабо розвинута морська транспортна інфраструктура (3 країни)	Країни із низьким рівнем конкурентоспроможності
Польща			

Джерело: складено автором

Додаток М

Таблиця М.1

Методи оцінки конкурентоспроможності галузі

Група методів	Характеристика	Назва методів	Переваги	Недоліки
1	2	3	4	5
Матричні методи	Базуються на маркетинговій оцінці діяльності підприємства і його продукції. Відповідно до даної методики найбільш конкурентоспроможними вважаються ті економічні об'єкти, які функціонують на ринку, що швидко зростає і займають суттєву його частку.	Метод Бостонської консалтингової групи (BCG); метод McKinsey; матриця SWOT-аналізу; матриця Портера; SPACE-аналіз; STEP-аналіз; PESTEL-аналіз; модель компанії Shell/DPM; модель Hofer/Schendel (Хофера-Шенделя); метод ADL; метод PIMS та інші.	Забезпечують високу адекватність оцінки.	Не дозволяють провести аналіз причин ситуації, через що ускладнюється процес розробки управлінських рішень, крім того, ці методи потребують наявності точної маркетингової інформації, а це пов'язано з необхідністю проведення таких досліджень.
Методи, які базуються на процесі оцінювання конкурентоспроможності	Головна ідея – полягає в тому, що конкурентоспроможність об'єкту знаходиться у прямій залежності від конкурентоспроможності його продукції/послуг, тобто зі зростом конкурентоспроможності товару/послуги росте і конкурентоспроможність об'єкта.	Диференційний метод (заснований на використанні одиничних параметрів аналізованого товару або послуги та бази порівняння та їх зіставленні); маркетинговий метод бальної оцінки; метод полярних профілів; метод побудови багатокутника конкурентоспроможності товару; метод побудови бульбашкової діаграми; економічні та параметричні індекси конкурентоспроможності.	Методи ґрунтуються на оцінці однієї з найважливіших складових конкурентоспроможності об'єкта – це конкурентоспроможність товару або послуги, що виробляються	Не надає повного уявлення про сильні та слабкі сторони у діяльності об'єкта, оскільки конкурентоспроможність об'єкта підміняється конкурентоздатністю товару/послуги та охоплює інші характеристики його діяльності

Продовження таблиці М.1

1	2	3	4	5
<p>Методи, до основи яких покладена теорія ефективної конкуренції</p>	<p>Теорія ефективної конкуренції складається в тому, що найбільш конкурентоспроможними є ті об'єкти, в котрих найкраще налагоджена діяльність усіх підрозділів та служб. На ефективність функціонування будь-якого підрозділу впливає низка факторів – ресурсів об'єкта. Оцінка ефективності кожної зі структур передбачає оцінку ефективності використання ними цих ресурсів.</p>	<p>Метод середньозваженої арифметичної; багатокутник конкурентоспроможності підприємства тощо.</p>	<p>Враховують різні елементи діяльності об'єкта.</p>	<p>Підґрунтям методики є ідея, що рівень конкурентоспроможності об'єкта можна визначити за допомогою простого складання здібностей об'єкта досягнення конкурентних переваг. Однак сума різних елементів, найчастіше, не призводить до того ж результату, як і вся система загалом.</p>
<p>Методи, які базуються на комплексному підході до оцінки</p>	<p>Відносно даної методики прийнято вважати, що конкурентоспроможність об'єкта це інтегральна величина відносно до поточної конкурентоспроможності та конкурентному потенціалу. У такому випадку поточна та потенційна конкурентоспроможність та їх співвідносність у рамках інтегрального показника конкурентоспроможності об'єкта у залежності від методу, що використовується може відрізнятися.</p>	<p>Таксономічний метод порівняльного аналізу; метод «радару конкурентоспроможності»; метод бенчмаркінгу; стохастичний аналіз та ін.</p>	<p>Є можливість врахувати не тільки наявний рівень конкурентоспроможності об'єкта, а разом з тим і його майбутню можливу динаміку.</p>	<p>У процесі визначення поточної та потенційної конкурентоспроможності використовуються методи, які представлені вище, а це значить, що і недоліки тих підходів переходять на цей.</p>

Джерело: складено автором на основі [279 – 282]

Додаток Н
Таблиця Н.1

Порівняльна характеристика основних завдань ДП «Адміністрація морських портів» та Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація)

Завдання	ДП «Адміністрація морських портів»	Морська адміністрація
1	2	3
Опис	державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту).	центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості).
Завдання, які дублюються		
Безпека судноплавства	організація та забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту;	забезпечує здійснення державного нагляду (контролю) за торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства, за безпекою на морському та річковому транспорті (крім суден флоту рибної промисловості);
	розробка та впровадження заходів з питань забезпечення надання якісних та ефективних послуг з обслуговування пасажирів і багажу, обробки транспортних засобів у морських портах;	здійснює контроль за забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових суднах;
	організація та забезпечення охорони праці, та виконання заходів у сфері цивільного захисту, пожежної та техногенної безпеки на власних об'єктах у повсякденній діяльності, під час загрози та виникнення надзвичайних ситуацій;	реалізацію державної політики у сфері цивільного захисту на морському та річковому транспорті, бере участь у функціонуванні єдиної державної системи цивільного захисту;
Контроль руху суден	здійснення навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних;	здійснює огляд річкових суден перед початком навігації або входом на річкові внутрішні водні шляхи, а також перед виходом у рейс після завантаження з метою проведення оцінки їх придатності до плавання на річкових внутрішніх водних шляхах;
	здійснення лоцманського проведення суден на внутрішніх судноплавних шляхах;	здійснює нагляд за станом морських шляхів, функціонуванням служб регулювання руху суден і лоцманського проведення;
	загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морських портах;	здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їх прапора, стандартам щодо безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден;

Продовження таблиці Н.1

1	2	3
Сертифікація моряків	підготовка та перепідготовка морських лоцманів, лоцманів-операторів служб регулювання руху суден;	видає посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами, посвідчення морського лоцмана, посвідчення річкового лоцмана, посвідчення лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, а також судноводія маломірного (малого) судна;
	забезпечення організації проведення підготовки, навчання та занять офіцерів охорони портових засобів та персоналу портового засобу, що має конкретні завдання з охорони;	організовує навчання та перевірку знань посадових осіб, до функціональних обов'язків яких належить здійснення державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки суден флоту рибної промисловості);
Дотримання національного законодавства	збір та облік даних, що вносяться до Реєстру морських портів України, ведення Реєстру морських портів України та Реєстру гідротехнічних споруд морських портів України;	здійснює реєстрацію суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, веде журнал їх обліку (крім суден флоту рибної промисловості), розміщує відповідні дані на своєму офіційному веб-сайті, видає відповідно до законодавства свідоцтво про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент), судновий білет, свідоцтва про виключення відповідних суден із зазначених Реєстру та Суднової книги (крім суден флоту рибної промисловості), свідоцтво про мінімальний склад екіпажу судна, інші судові документи відповідно до законодавства;
	збір інформації та проведення оцінки загроз охороні суден під Державним Прапором України, морським портам і портовим засобам, подання Уповноваженому органу управління пропозицій щодо встановлення на них рівня охорони;	здійснює контроль та нагляд за забезпеченням функціонування системи дальньої ідентифікації та контролю за місцезнаходженням суден під Державним Прапором України;
	подання Уповноваженому органу управління пропозицій щодо визначення переліку морських портів та портових засобів, для яких виконується оцінка охорони, розробляється план охорони і повинні бути призначені особи, відповідальні за охорону, та внесення змін до переліку;	подає Мінінфраструктури пропозиції щодо переліку стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури морського та річкового транспорту;
Дотримання національного законодавства	затвердження та організація виконання планів (стратегій) розвитку морських портів, підготовки пропозицій щодо їх удосконалення;	бере участь у розробленні та виконанні державних цільових програм, спрямованих на забезпечення функціонування та розвитку морського та річкового транспорту, інших програм з питань торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, сприяє впровадженню досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду в зазначеній галузі;
	забезпечення дотримання законодавства щодо перевезення небезпечних вантажів транспортними засобами Підприємства;	здійснює державний нагляд (контроль) за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів морським і річковим транспортом; здійснює контроль за укладенням договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів морським та річковим транспортом;

Продовження таблиці Н.1

1	2	3
Дотримання національного законодавства		здійснює ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом; здійснює контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом; видає розпорядження про усунення суб'єктами господарювання порушень ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом;
	інша діяльність відповідно до законодавства.	здійснює інші повноваження, передбачені законом.
Законо-творча	участь у розробці нормативно-правових актів у сфері морського та річкового транспорту;	розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерств та в установленому порядку подає їх Міністрові інфраструктури;
Дотримання міжнародних вимог	внесення згідно з пунктами 1.3-1.5 правила 13 глави XI-2 Конвенції СОЛАС-74 цілодобового оперативного чергування для спостереження за станом охорони та захисту суден, морських портів та портових засобів, прийом та обробка тривожних сигналів від судових систем тривожного сповіщення, установлених на судах під Державним Прапором України;	бере участь у межах повноважень, передбачених законом, у здійсненні заходів, пов'язаних із запобіганням, виявленням і припиненням терористичної діяльності на морському та річковому транспорті, встановлює відповідно до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів рівень охорони для українських суден, морських портів і терміналів, доводить про це суднам, морським портам і терміналам в установленому порядку;
	подання Уповноваженому органу управління пропозицій щодо відкликання схвалених планів охорони портових засобів та актів про відповідність портових засобів у разі порушень ними вимог глави XI-2 Конвенції СОЛАС-74, Кодексу ОСПЗ, які були виявлені службою морської безпеки в результаті контролю діяльності усіх портових засобів, які розташовані на території (в акваторії) або в зоні відповідальності порту, щодо реалізації вимог глави XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ з морської безпеки;	проводить перевірки відповідності системи охорони портових засобів вимогам Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів та подає Мінінфраструктури пропозиції щодо відкликання схвалених планів охорони портових засобів та актів про відповідність портових засобів у разі порушення такими засобами вимог Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів;
	реалізація в морських портах України та портових засобах норм, правил, стандартів і процедур глави XI-2 Додатка до Конвенції СОЛАС-74, Кодексу ОСПЗ, інших міжнародних та національних нормативних актів з морської безпеки;	здійснює контроль за проведенням аварійно-рятувальних робіт на морському та річковому транспорті, в акваторії морських портів, а також пошуку і рятування на морі в зоні відповідальності України в акваторії Чорного та Азовського морів відповідно до міжнародних договорів України;

Продовження таблиці Н.1

1	2	3
Дотримання міжнародних вимог	подання Уповноваженому органу управління пропозицій щодо підготовки повідомлень та сповіщень для Міжнародної морської організації, морських адміністрацій та відповідних органів держав прапора судна та прибережних держав відповідно до переліку інформації, зазначеної в правилах 7, 9-13 глави XI-2 Конвенції СОЛАС-74;	надає погодження щодо звільнення українських суден від виконання вимог міжнародних договорів України в установлених цими договорами випадках (крім суден флоту рибної промисловості) та інформує про це в установленому порядку Міжнародну морську організацію;
	здійснення зовнішньоекономічної діяльності;	укладає міжнародні договори України міжвідомчого характеру;
Завдання, які різняться	організація та виконання промірних, тральних, днопоглиблювальних та дноочисних робіт на внутрішніх судноплавних шляхах;	визначає межі зон нагляду, на які поширюються повноваження капітанів морських портів щодо здійснення ними державного нагляду за безпекою мореплавства;
	ремонт та технічне обслуговування гідротехнічних споруд, під'їзних колій тощо;	здійснює нагляд за додержанням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища морським та річковим транспортом;
	погодження проведення у межах території та акваторії морських портів та на гідротехнічних спорудах, закрплених за Підприємством на праві господарського відання, будівельних, гідротехнічних та інших робіт;	забезпечує підготовку пропозицій Мінінфраструктури щодо укладення, припинення чи зупинення дії, денонсації та приєднання до міжнародних договорів України з питань морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, розробляє проекти відповідних документів;
	організація впровадження міжнародних стандартів щодо процедур оформлення документів під час виконання технологічних процесів у морських портах;	здійснює контроль за виконанням визнаними організаціями обов'язкових вимог, встановлених міжнародними договорами України, під час видачі ними українським суднам свідоцтв, інших судових документів і надання таким суднам послуг від імені держави прапора;
	діяльність з реалізації вантажів, які знаходяться на зберіганні в морських портах понад встановлені терміни, та вантажів, що знаходяться в морських портах без документів;	проводить розслідування та аналіз причин аварійних морських подій і транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, веде облік таких подій, розробляє та затверджує план профілактичних заходів щодо запобігання їх виникненню і контролює проведення зазначених заходів;
	організація оперативного контролю та обліку руху транспортних засобів, вантажів, багажу, пасажирів на акваторії морських портів та на власних об'єктах Підприємства;	розробляє стратегію забезпечення виконання зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави за міжнародними договорами у сфері торговельного мореплавства і виконує функції, які впливають із цих зобов'язань;
	проведення оцінок охорони та розроблення планів охорони морських портів та портових засобів, поправок і доповнень до них;	готує пропозиції щодо забезпечення інтеграції національної системи морського та річкового транспорту до європейської та світової транспортних систем і в установленому порядку забезпечує таку інтеграцію;
	ведення обліку та аналіз актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання, скоєних щодо суден під Державним Прапором України, морських портів та портових засобів;	складає в установленому порядку акти та видає обов'язкові для виконання приписи щодо усунення порушень і недоліків, пов'язаних з порушенням правил безпеки на морському та річковому транспорті (крім суден флоту рибної промисловості), та здійснює контроль за виконанням таких приписів;

Продовження таблиці Н.1

1	2	3
Завдання, які різняться	участь у межах компетенції у здійсненні необхідних заходів щодо впровадження в морських портах та портових засобах вимог глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (Конвенція СОЛАС-74), Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ), інших міжнародних договорів України та національних нормативно-правових актів з питань безпеки;	здійснює контроль і нагляд за дотриманням правил користування засобами морського та річкового транспорту, охорони порядку і безпеки руху на морському та річковому транспорті, утримання та експлуатації баз (споруд) для стоянки маломірних (малих) суден, а також за дотриманням правил щодо забезпечення безпеки експлуатації річкових суден на внутрішніх водних шляхах і щодо забезпечення збереження вантажів на морському та річковому транспорті;
	забезпечення фінансування заходів з функціонування та розвитку системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 року № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі»;	здійснює загальне керівництво та контроль за дипломуванням спеціалістів морського флоту, а також контроль за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищенням кваліфікації та дипломуванням членів екіпажів морських, річкових і маломірних (малих) суден (крім суден флоту рибної промисловості), працівників берегових підприємств морського та річкового транспорту, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства та запобіганням забрудненню навколишнього природного середовища із суден;
	діяльність, пов'язана з державною таємницею.	забезпечує в межах повноважень, передбачених законом, виконання завдань мобілізаційної підготовки та мобілізаційної готовності держави.

Примітка. Підприємство – ДП «Адміністрація морських портів»; Уповноважений орган управління – Міністерство інфраструктури України.

Джерело: складено автором на основі [266; 267]

Додаток П
Таблиця П.1

Організаційна структура регулювання морської транспортної інфраструктури країн Європи

Країна	Державний орган управління МТІ	Органи, що входять до організаційної структури регулювання МТІ	Характеристика організацій, що входять до організаційної структури регулювання морської транспортної інфраструктури країн
1	2	3	4
Німеччина	Федерального міністерства транспорту, будівництва і міського господарства	Департамент водних шляхів і судноплавства	Є компетентним органом з морських питань в рамках Федерального міністерства транспорту, будівництва і міського господарства (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVI). Даний Департамент відповідає за: безпечне та економічно ефективне торговельне мореплавство; контроль експлуатації, модернізації та будівництва федеральних водних шляхів (шлюзи, мости, водозливи); контроль руху суден у прибережній зоні та у внутрішніх водах, а також використання суден для різних завдань (буї, рятувальні операції).
		Федеральне бюро розслідувань нещасних випадків на морському транспорті (BSU)	Є вищим федеральним органом в області діяльності BMVI, яке відповідає за розслідування морських аварій за участю морських суден всіх прапорів в територіальних водах Німеччини, під час транспортних процесів на німецьких морських шляхах і з/в і в портах, розташованих в цих портах, а в деяких випадках також в межах виключної економічної зони Німеччини. А також бере участь у зустрічах всіх слідчих органів світу (МАІІF) або на європейському рівні (ЕМАІІF) або направляють експертів в підкомітети Міжнародної морської організації ООН (ІМО) або в Європейське агентство з безпеки на морі (ЕМСА).
		Федеральна морська та гідрографічна агенція (BSH)	Є вищим федеральним органом в підрозділі BMVI, яка несе відповідальність за запобігання небезпеки на морі, випуск офіційних морських карт і завдання по геодезії; відповідає за обмір суден, закон прапора, випробування і схвалення навігаційного і радіообладнання, а також видачу сертифікатів для моряків; відповідає за просторове планування, а також за перевірку та затвердження систем для вироблення електроенергії (морських вітроенергетичних систем), кабелів або інших систем в межах федеральної юрисдикції; відповідає за постійне представництво в міжнародних комітетах та в ЄС, міжнародне співробітництво з різними гідрографічними службами, університетами та науково-дослідними інститутами, а також представництво в Міжнародній морській організації (ІМО).

Продовження таблиці П.1

1	2	3	4
Нідерланди	Міністерство інфраструктури і водного господарства (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – IenW)	Головне управління громадських робіт і водного господарства (Rijkswaterstaat)	Відповідає за практичне виконання громадських робіт і управління водними ресурсами, включаючи будівництво та обслуговування водних шляхів і доріг, захист і запобігання повеней, а також забезпечує безперешкодний безпечний рух на шляхах та водних шляхах країни.
		Інспекція транспорту, громадських робіт та водного господарства (De Inspectie Verkeer en Waterstaat)	Забезпечує дотримання законодавства та правил у сфері безпеки дорожнього, водного і повітряного транспорту, а також водного господарства. Відповідає за дотримання вимог при транспортуванні небезпечних вантажів. Видає дозволи та контролює дотримання законів та норм. Відносно морської галузі Інспекція виконує наглядові функції за комерційним морським транспортом, рибальством, внутрішнє судноплавство та управління водними ресурсами.
		Генеральна Дирекція цивільної авіації та морських справ (DGLM)	Відповідає за політику в галузі морського судноплавства, портів, внутрішніх водних шляхів, авіації та аеропортів, як національних, так і міжнародних; відповідає за координацію і якість міжнародної діяльності Міністерства транспорту, громадських робіт та водного господарства, а також за забезпечення узгодженості в розробці міжнародної політики для всього Міністерства.
Іспанія	Міністерство транспорту, мобільності і міського розвитку (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)	Головне управління торгового флоту (The Dirección General de la Marina Mercante – DGMM)	Загальне управління морським судноплавством і цивільним флотом Іспанії входить в компетенцію Міністерства транспорту, мобільності та міського розвитку. Головне управління торгового флоту забезпечує організацію та контроль морських перевезень; відправка, реєстрація і постановка під прапор цивільних судів, а також організація та проведення інспекцій та технічного, структурного та обладнання контролю цивільних судів.
		Державний орган Пуертос-дель-Естадо	Відповідний державним органам, що здійснює державну портову політику, а також координацію та контроль ефективності державної портової системи; навчання, просування досліджень і технологічних розробок з питань, пов'язаних з економікою, менеджментом, логістикою і портовою інженерією, і іншим, суміжною діяльністю, що здійснюється в портах; планування, координація та контроль іспанської морської системи спостереження, а також сприяння навчанню, досліджень та технологічного розвитку в цих питаннях.
		Суспільство морської безпеки і порятунку (SASEMAR)	Надає державні послуги з порятунку людей на морі, а також щодо запобігання та боротьби з забрудненням морського середовища, а також послуги з моніторингу та допомогу морському руху, безпеку на морі та мореплавання, буксирування та допомогу судам, а також все, що доповнює вищезазначене.

Продовження таблиці П.1

1	2	3	4
Франція	Міністерство екології, сталого розвитку, транспорту і житлового будівництва Франції (Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement)	Генеральний директорат інфраструктури, транспорту та моря (DGITM)	Розробляє і реалізує національну політику в області наземного і морського транспорту. DGITM є частиною динаміки сталого розвитку та переходу до енергетики, просуваючи найбільш екологічно безпечні способи й методи використання в відповідних областях. Головними завданнями у сфері морського транспорту є: інтермодальне планування транспортної інфраструктури; здійснення адаптованого і модернізованого державного нагляду за громадськими установами та підприємствами; здійснення морської політики, яка сприяє розвитку; розвиток і економічна конкурентоспроможність морського транспорту; впровадження законів і нормативних актів в Європі.
		Генеральна інспекція з морських справ (IGAM)	Це служба загальної «морський» інспекції міністерства. Вона проводить інспекції, аудит, експертизу і дослідження в морській сфері, а також в секторі рибальства і морського розведення, а також відповідає за інспекцію навчальних закладів та підтвердження іспитів торгового флоту.
Велика Британія	Департамент транспорту (Department for Transport)	Агентство морської та берегової охорони (Maritime & Coastguard Agency)	Є виконавчим агентством Департамент транспорту. Працює з метою запобігання аварій на морському транспорті та втрачання життів на морі та несе відповідальність за виконання британських та міжнародних морських законів, конвенцій та політики безпеки на морі, а також розробляє законодавчі акти, рекомендації з морських питань та надає сертифікати морякам. Загалом Агентство відповідає за безпеку моряків у британських водах та моряків на суднах, що плавають під його прапором, а також технічне оснащення цих кораблів та їх належну експлуатацію; сертифікація кваліфікації моряків; нагляд за екологічною безпекою узбережжя та вод; нагляд за точністю гідрографічних даних та контроль порту.
		Відділення розслідування морських аварій (МАІВ)	Розслідує морські аварії за участю британських судів по всьому світу та усіх судів в територіальних водах Великобританії, а також несе відповідальність за поліпшення національного і міжнародного співробітництва в розслідуванні морських аварій.
Бельгія	Федеральна адміністрація з питань пересування та транспорту (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)	Головне управління судноплавства (Directoraat-generaal Scheepvaart)	Відповідає за безпечне судноплавство, шляхом застосування заходів, спрямованих на запобігання аварій корабля, піратства тощо; несе відповідальність за сертифікацію кваліфікації моряків; розробляє та вводить правила для більш екологічно безпечного судноплавства; несе відповідальність за розробку та дотримання як національних, так і міжнародних нормативних актів, правил тощо. Ще однією структурою управління морською галуззю є Федеральне агентство з розслідування морських подій (FOSO) – це незалежний слідчий орган, що встановлює основні принципи розслідування аварій на морських судах.

Продовження таблиці Н.1

1	2	3	4
		Федеральне агентство з розслідування морських подій (FOSO)	Незалежний слідчий орган, що встановлює основні принципи розслідування аварій на морських судах.

Джерело: складено автором на основі [268 – 273]

Таблиця Р.1

Основні нормативно-правові акти щодо запобігання забруднення
навколишнього природного середовища у сфері морської транспортної
інфраструктури

Назва нормативно-правового акту	Зміст нормативно-правового акту
1	2
МІЖНАРОДНІ КОНВЕНЦІЇ	
Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права (1982 р.) [199]	Регламентує обов'язок держав – захищати та охороняти морське середовище та приймати закони та нормативні акти з метою запобігання, зменшення та контролю забруднення морського середовища та дотримання міжнародних правил та стандартів у цій сфері, які, безперечно, включають конкретні випадки заборони забруднення, встановлені іншими конвенціями.
Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами (1972 р.) [276]	Сприяння ефективній боротьбі з усіма джерелами забруднення морського середовища і зобов'язуються, вживати всіх можливих заходів для запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів. А також про заборону порушень положень Конвенції та зобов'язання держави вжити відповідних заходів для запобігання та покарання за порушення положень Конвенції.
Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78) [194]	Запобігання забрудненню морського середовища шкідливими речовинами або стоками, що містять такі речовини, шляхом їх скидання.
Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 року [277]	Застосування всіх необхідних заходів, що сумісні з міжнародним правом, відповідно до положень цієї Конвенції з метою скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища Чорного моря, запобігання йому, а також з метою захисту і збереження середовища.
НАЦІОНАЛЬНІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ	
Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» (1991 р.) [211]	Державному контролю підлягають використання і охорона морського середовища та природних ресурсів територіальних вод, континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України, природних територій та об'єктів.
Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України» (1995 р.) [221]	Запобігання забрудненню морського середовища , пов'язаному з діяльністю у виключній (морській) економічній зоні, здійснюється відповідно до законодавства України і міжнародних договорів України (ст. 16). Незаконне забруднення будь-яким способом морського середовища виключної (морської) економічної зони України речовинами, шкідливими для здоров'я людей або живих ресурсів моря, чи іншими відходами, матеріалами і предметами, які можуть завдавати шкоду або створити перешкоди для правомірної діяльності на морі, а так само інше порушення правил запобігання забрудненню морського середовища (ст. 26).

Продовження таблиці Р.1

1	2
Закон України «Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів» (2001 р.) [278]	Спрямована на забезпечення виконання <i>Конвенції про захист Чорного моря</i> від забруднення та зменшення рівня забруднення морів та антропогенного навантаження на їх екосистеми. Програма призначена для сприяння концентрації зусиль усіх суб'єктів управління і господарювання Азово-Чорноморського регіону по розробці та реалізації заходів щодо поліпшення екологічного стану Азовського і Чорного морів.
Кримінальний кодекс України (2001 р.) [279]	Забруднення моря в межах внутрішніх морських чи територіальних вод України або в межах вод виключної (морської) економічної зони України матеріалами чи речовинами, шкідливими для життя чи здоров'я людей, або відходами внаслідок порушення спеціальних правил, якщо це створило небезпеку для життя чи здоров'я людей або живих ресурсів моря чи могло перешкодити законним видам використання моря, а також незаконне скидання чи поховання в межах внутрішніх морських чи територіальних вод України або у відкритому морі зазначених матеріалів, речовин і відходів (ст. 243, Розділ VIII Кримінальні правопорушення проти довкілля).
Постанова КМУ «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» [223]	<ul style="list-style-type: none"> - створення замкненої системи збирання стічних вод приморських промислових територій та їх очищення для забезпечення зниження рівня забруднення моря; - удосконалення системи реагування на забруднення морських вод, у тому числі шляхом розроблення національного плану дій з реагування на надзвичайні ситуації, пов'язані із забрудненням моря нафтою та іншими небезпечними і шкідливими речовинами, відповідно до <i>Конвенції про захист Чорного моря від забруднення 1992 року</i>; - зменшення забруднення моря твердими відходами, зокрема пластиком;

Джерело: складено автором на основі [194; 199; 211; 221; 223; 276 – 279]

Додаток С

Міжнародний досвід регулювання морською транспортною інфраструктурою на мезо- та макро- рівнях

Таблиця С.1

Характеристика морських кластерів європейських країн

Назва кластеру	Місцезнаходження кластеру	Рік заснування	Учасники	Характеристика
Морський кластер Нідерландів (The Dutch Maritime Network)	Нідерланди	1997	До складу входять 12 морських секторів та включає 12 000 компаній	Об'єднує: порти, судноплавство, внутрішній баржевий флот, суднобудування, рибальство, яхтобудівний сектор – офшорний, індустрія водних видів спорту, фінансування, страхові компанії, освіта, дослідження, сучасний Королівський флот, постачальники обладнання та інші послуги.
Європейська мережа морських кластерів (ENMC – European Network of Maritime Clusters)	Париж	2005	Морські кластерні організації країн: Бельгії, Болгарії, Данії, Фінляндії, Франції, Норвегії, Німеччини, Італії, Ісландії, Ірландії, Люксембургу, Нідерландів, Польщі, Іспанії, Португалії, Швеції, Мальти та Великобританії.	Обмін досвідом, координація діяльності, зміцнення морських кластерів країн-членів та Європи загалом.
Морський кластер Шлезвіг-Гольштейн (Schleswig-Holstein's cluster)	Німеччина	2011	Шлезвіг-Гольштейн, Гамбург, Нижня Саксонія, Мекленбург-Передня Померанія та Бремен	Об'єднує: рибальство, суднобудування, вантажні та пасажирські морські перевезення, виробництво судового і портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання «чистих» видів енергії (вітряні електростанції), офшорні конструкції, інформаційні технології, морський туризм. Науково-дослідні інститути різних профілів в рамках кластера займаються морською біологією і екологією, офшорними технологіями видобутку нафти і газу, океанографією, гідрографії, технологіями суднобудування, логістикою. А освітні організації різного профілю обслуговують потреби морської індустрії.

Джерело: складено на основі [289 – 292]

Досвід формування кластерів у європейських країнах

Країна	Особливості утворення	Заходи державної підтримки
Німеччина	Співробітництво малих, середніх та великих підприємств	Стимулювання розвитку високих технологій. Сприяння консолідації дій промисловості та науково-дослідних центрів. Фінансування кластерів з федеральних та місцевих джерел.
Франція	Концентрація підприємств навколо великого підприємства	Централізоване управління інноваційною діяльністю. Стимулювання НДДКР для потреб галузі. Бюджетне асигнування наукомістких видів діяльності. Зниження податків на інвестиції у НДДКР.
Італія	Концентрація малих та середніх компаній у певній території. Гнучка та рівноправна співпраця компаній.	Забезпечення пільг при експорті товарів. Залучення інвестиційних ресурсів. Регулювання ринку праці, заохочення зростання кадрового потенціалу.
Фінляндія	Співробітництво малих, середніх та великих підприємств	Формування системи співробітництва дослідницько-наукових інститутів та галузі. Підвищення сфер розвитку людського потенціалу.

Джерело: складено автором на основі [294, с. 73 – 74]

Таблиця С.3

Характеристика та ризики моделей управління морськими портами за методикою Всесвітнього банку

Назва моделі	Характеристика	Ризики
1	2	3
Модель «державний порт»	<p>Переважно має публічний характер. Здебільшого такі порти превалюють в країнах, що розвиваються та керуються урядом країни. Відносно даної моделі порти виконують повний спектр послуг, необхідних для функціонування морської інфраструктури загалом. Порт володіє, обслуговує та управляє всіма наявними активами, а також реалізуючи вантажо-розвантажувальні роботи. Основна функція – це обробка вантажів.</p>	<p>Порти, зазвичай, контролюються міністерством транспорту, а головою правління є державний службовець, котрий призначається та безпосередньо є підлеглим міністерства. Недостатнє фінансування портової інфраструктури, низька конкурентоспроможність, конфлікт інтересів компаній, що займаються переробленням товарів у порту та самими портами, відсутність розділення адміністративних та господарських функцій у портах.</p>
Модель «порт-інструмент»	<p>Портова адміністрація володіє, розвиває та обслуговує інфраструктуру порту та допоміжне устаткування (вантажо-розвантажувальне обладнання, портові крани та навантажувачі). Адміністрацією порту використовується все обладнання, що належить порту для здійснення обробки вантажу, а обробка вантажу на борту суден, причалах та прилеглих територіях реалізується приватними підприємствами, які отримали ліцензію від адміністрації порту. Деякі приватні стивідори інвестували власні кошти в устаткування, що викликає конфлікти між адміністрацією порту та операторами терміналів, що знижує ефективність. Дана модель управління реалізується як можливість впровадження механізму державно-приватного партнерства, що дозволяє знизити інвестиційні ризики, зменшити первинні капіталовкладення для приватного сектора, все це призводить до прискорення ініціативи з реформування портової галузі, але вимагає удосконалення нормативно-правової бази.</p>	<p>Слабкою стороною даної моделі є те, що виникають питання з приводу поділу функціональних обов'язків. Так адміністрація порту володіє та управляє вантажно-розвантажувальним обладнанням, а судно- або вантажовласники укладають договір на обробку вантажу з приватними підприємствами, які не в змозі повністю контролювати цей процес. Адміністрація порту надає земельні ділянки приватним підприємствам, проте витрати на недовикористання портових потужностей покриваються адміністрацією порту, тобто державою, що є достатньо високими ризиками та капіталовкладеннями держави.</p>

Продовження таблиці С.1

1	2	3
Модель «порт-лендлорд»	Характеризується змішаною державно-приватною направленістю. Адміністрація порту виступає в якості керуючого органу та орендодавцем, а портові операції реалізуються приватними підприємствами. Даний тип управління превалює в великих та середніх портах.	Інфраструктура порту здається в оренду приватним підприємствам, орендна плата, що сплачується державі, зазвичай являє собою фіксовану суму. Згідно з даною моделлю управління держава несе мінімальні ризики.
Модель «приватний порт»	Портова інфраструктура та земля знаходяться в приватній власності (які часто приймають форму приватного сервісного порту). Дана модель управління не є розповсюдженою. Повну приватизацію вважають вищим рівнем реформування портової галузі.	Держава більше не має будь-якої значущої участі або інтересів державної політики в портовому секторі. У повністю приватизованих портах портові землі знаходяться в приватній власності. Ризиком даної моделі є те, що портові землі можуть бути продані або перепродані для не портових цілей, що робить неможливим повернення для використання в морських цілях. Крім того, продаж землі приватним портам також може викликати проблеми національної безпеки.

Джерело: складено автором на основі [287]

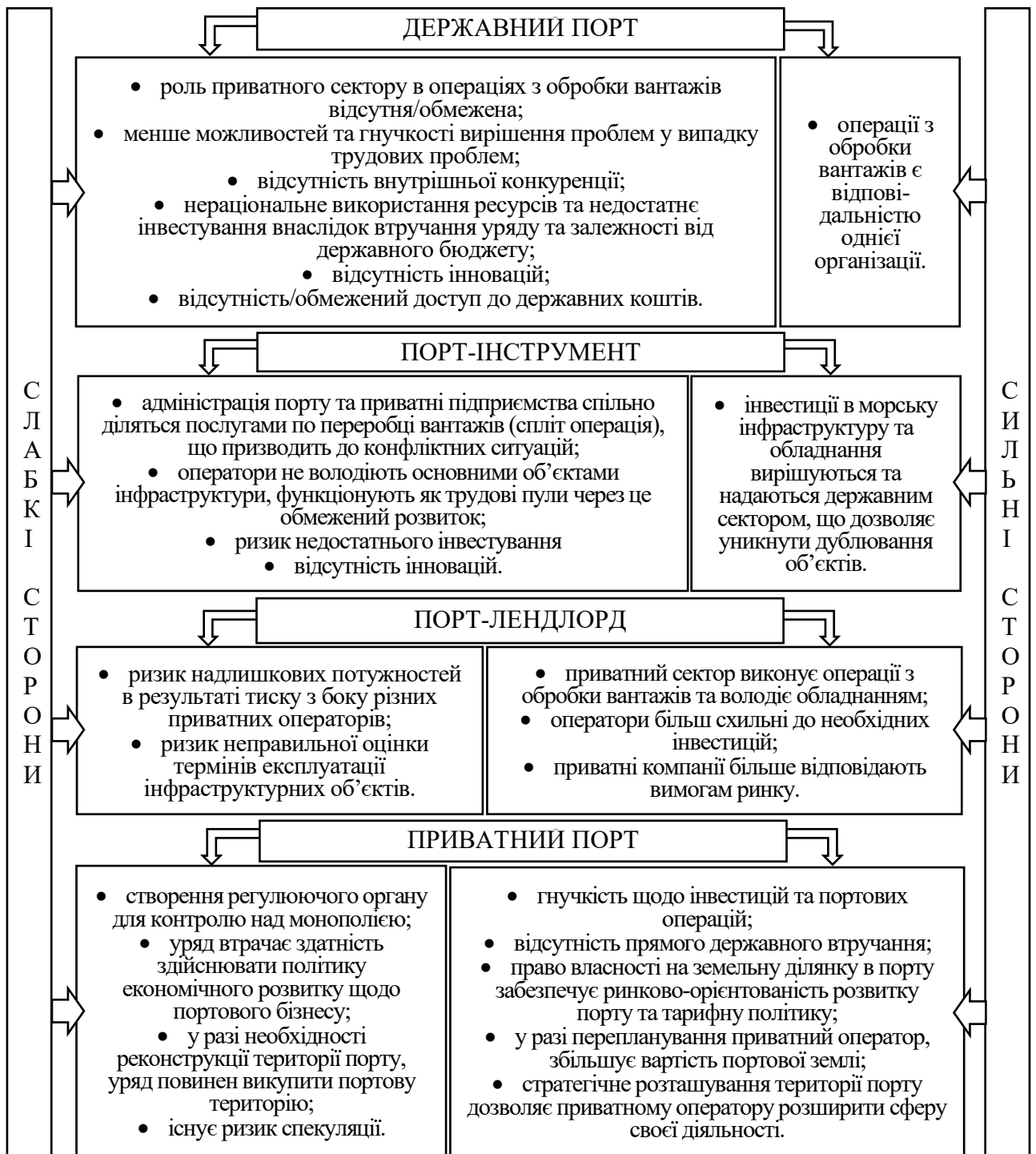


Рис. С.1. Сильні та слабкі сторони моделей управління морськими портами

Джерело: складено автором на основі [298]

Додаток Т
Таблиця Т.1

Передумови формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України

Кластери морської транспортної інфраструктури				
1	2	3	4	5
Назва центру	Одеський	Миколаївський	Азовський	Дунайський
Морські порти	Південний, Одеса, Чорноморськ та Білгород-Дністровський	Миколаїв, Херсон, Ольвія та Скадовськ	Бердянськ та Маріуполь	Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайський
Характеристика	Ці порти мають найкращі морські підходи, так їх потужність складає 156,1 млн. тонн/рік. Це обумовлено історично сформованою транспортною інфраструктурою, доброю матеріально-технічною базою у порівнянні з іншими портами України. Це стало можливим завдяки географічному фактору – близькість до річок, державних кордонів, промислових центрів, морських шляхів.	Створення Миколаївського центру обумовлено географічно та історично, оскільки завдяки наявності верфі, річкових портів, підприємств та допоміжних організацій, функціонування єдиного університету судобудування.	Близько розташовані до найбільш індустріально розвинених районів України: Донбасу та Придніпров'я. Експорт металу та іншої продукції у цих регіонах створюють значну портову завантаженість.	Вантажопотоки через ці порти проходять в напрямку країн Придунав'я та Центральної Європи. Основну частину вантажообігу кластеру розвитку Дунайських портів складають експортні та транзитні вантажі за номенклатурою: сипучі та товарно-штучні. Можливість функціонувати в режимі «ріка-море».
Допоміжні підприємства	Судноремонтна верф «Україна»; ПАТ «Іллічівський судноремонтний завод»	ДП «Суднобудівний завод імені 61 комунара»; Суднобудівно-судноремонтний завод «Нібулон»; Чорноморська яхтова верф (Black Sea Yachts Shipyard); ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»; ДП «Миколаївський суднобудівний завод»; Херсонський державний завод «Палада».	ДП «Азовський судноремонтний завод».	ТОВ Судноремонтне підприємство «Дунайсудносервіс»
Міжнародні транспортні коридори	МТК №9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Бухарест – Александрополіс); МТК «TRACESA» «Європа – Кавказ – Азія»; Потяг комбінованого транспорту «Вікінг».	МТК «Євроазіатський» (Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч); один з маршрутів NELTI «Нова Євроазіатський автотранспортна ініціатива», «Північний Китай – Казахстан – Західна Європа»		МТК № 7 «Дунайський водний шлях» (Відень – Братислава – Будапешт – Белград – Рені – Ізмаїл – Усть-Дунайськ)
	Транспортний коридор Чорноморської окружної автомагістралі (ОЧЕС) (Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ)			

Продовження таблиці Р.1

1	2	3	4	5
Науково-дослідницькі та проектно-конструкторські інститути	Державне підприємство «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України», Державний проектно-вишукувальний і науково-дослідний інститут морського транспорту «ЧОРНОМОРНДІПРОЕКТ», Національна академія наук України «Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень».	м. Миколаїв – Державне підприємство «Дослідно-проектний центр кораблебудування»; Державне підприємство «ПІВДЕНДІПРОРИБФЛОТ». м. Херсон – Державне підприємство «Центральне конструкторське бюро Ізумруд»	м. Маріуполь – ДП «Український державний науково-дослідний інститут конструкційних матеріалів Прометей». м. Бердянськ – Науково-дослідний інститут Азовського моря.	
Навчальні заклади	Національний університет «Одеська морська академія» до складу якого входять інститути (Інститут військово-морських сил), коледжі (Морехідний коледж технічного флоту, Відділення військової підготовки, Морехідне училище ім. О. І. Маринеска), Одеський національний морський університет (ОНМУ), Іллічівський професійний судноремонтний ліцей (м. Черноморськ), Чорноморського морського коледжу ОНМУ.	м. Миколаїв – Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова (НУК) та Первомайський коледж НУК, Вище професійне училище суднобудування, Миколаївський професійний суднобудівний ліцей імені Героя Радянського Союзу В. О. Гречишнікова. м. Херсон – Херсонська державна морська академія до складу якої входять – Морський коледж та Професійно-морський ліцей, Державний навчальний заклад «Херсонський професійний суднобудівний ліцей».	Азовський морський інститут національного університету «Одеська морська академія» (м. Маріуполь).	Ізмаїльське вище професійне училище Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Ізмаїльський інститут водного транспорту.
Неурядові організації та представництва міжнародних організацій	секретаріат Міжнародної асоціації судновласників Чорноморського регіону (BINSА), дирекція Міжнародної Асоціації портів Чорного та Азовського морів (BASPA), Асоціація портів України «УКРПОРТ», Громадська спілка «Асоціація морських агентств України», Асоціація «Спілка портових операторів».	м. Миколаїв – Marine Design Engineering Mykolayiv (part of Damen Shipyards Group); C-Job Nikolayev (інженерно-конструкторське бюро); ProLINE (проектно-дизайнерське бюро); Zaliv Ship Design (суднопроекування);		

Джерело: складено автором на основі [225; 310 – 315; 316, с. 136]

Додаток У

Дані для проведення регресійного аналізу морських центрів розвитку МТІ України за 2016 – 2020 рр.

Таблиця У.1

Показники функціонування морських центрів розвитку МТІ України за 2016 – 2020 рік

Ефективність послуг морських портів (за методикою WEF)	Кластер та морські торговельні порти	Змінні	X											
			Фінансові показники						Виробничі показники			Трудові показники		
		X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	X ₁₁	X ₁₂	
Рік	ЧД	С	ВП	Поп	ЕВІТДА	Пч	К _{інв.}	∑обр.суд.	Вперероб	По	μ _{ср.к.прац}	μ _{ср.зп.}		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
У	Одеський (Південний, Одеса, Чорноморськ, Білгород-Дністровський)	2020	3547,6	2626,4	921,2	471,0	738,6	419,0	42365,6	4250,0	109,0	337422	6782,0	65646,2
		2019	3174,5	2711,9	462,6	-257,9	418,4	-252,1	178498	5204,0	105,5	460006	7262,0	65386,1
		2018	2996,5	2445,9	550,7	-64,3	353,3	8,5	503609	3807	86,1	363648	7818	54810,2
		2017	2916,8	2110,2	806,6	357,5	661,6	306,6	287137	4189	83,6	42371	8200	54896,6
		2016	3429,7	1952,3	1477,4	1314,5	1549,3	1067,4	240363	4416	81	44870	8069	43387,5
	Миколаївський (Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ)	2020	486,1	408,7	119,7	-18,8	64,7	-22,9	25134,3	2662,0	36,9	-	1203,0	72825,6
		2019	525,0	425,6	99,4	13,7	94,3	14,0	36275,9	2371,0	40,3	36258	1267,0	68172,6
		2018	544	405	139	69,2	137	82,8	46459,8	2616	35,108	146183	1344	52608,9
		2017	605	398	207	135	195	121	87929,4	2648	33,72	144218	1506	52439,1
		2016	647	394	253	203	247	161	24943	2813	32,63	152726	759	28509,3

Продовження таблиці У.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
у	3,0	Азовський (Маріуполь, Бердянськ)	2020	1166,0	1024,2	141,8	24,8	133,8	-3,7	1255,9	888,0	9,2	-	3719,0	24194,1
	3,8		2019	1048,3	943,9	104,3	-42,9	181,1	-90,6	175765,7	1196,0	8,6	-	3906,0	20028,5
	3,5		2018	1119	1003	115,9	67,7	210,8	15,5	143658,2	719	7,7	-	4223	19490,5
	3,4		2017	1304	978,8	324,8	289,3	413,6	210,9	198869,4	871	8,91	-	4512	18350,6
	3,2		2016	1569	974,4	594,7	704,7	787,3	570,8	170603,3	1348	11,4	-	4619	20903
	3,0	Дунайський (Ізмаїл, Рені, Усть- Дунайськ)	2020	428,9	423,3	5,7	-17,4	37,4	-22,3	9181,0	3031,0	4,1	-	1550,0	25514,6
	3,8		2019	556,8	509,2	47,7	0,2	73,5	-5,3	50351,7	3979,0	5,6	4843,0	1635,0	27461,8
	3,5		2018	615,1	544,3	70,9	25,6	83,5	19,3	80417,9	4512	6,05	5762	3367	26439,5
	3,4		2017	646,9	508,7	138,4	102,6	162,5	66,3	22843	4316	6,25	5601	1817	24268,7
	3,2		2016	688	533,4	154,5	115,8	147,1	90,7	41996	4651	6,73	6112	1855	22507,8

Примітка. ЧД – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, тис. грн; С – собівартість реалізованої продукції, тис. грн; ВП – валовий прибуток, тис. грн; Поп – прибуток від операційної діяльності, тис. грн; EBITDA – аналітичний показник, що дорівнює обсягу прибутку до вирахування витрат за відсотками, сплати податків та амортизаційних відрахувань, тис. грн.; Пч – чистий прибуток, тис. грн.; К_{інв.} – капітальні інвестиції, грн; $\sum_{\text{обр.суд}}$ – кількість оброблених судів, од.; В_{перероб} – перероблено вантажу, млн. т; По – перевезено пасажирів, осіб; $\mu_{\text{ср.к.прац.}}$ – середньооблікова кількість працівників, осіб; $\mu_{\text{ср.зн.}}$ – середньомісячна заробітна плата, грн.

Таблиця У.2

Кореляційний зв'язок між результуючою змінною (у) та факторними ознаками (x_i) функціонування морських кластерів України

Змінні		Фінансові показники						Виробничі показники			Трудові показники		
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12
Морські кластери	у	ЧД	С	ВП	Поп	ЕВПДА	Пч	Кінв.	Σ _{обр.суд.}	В _{перероб}	По	μ _{ср.к.прац}	μ _{ср.зн.}
Одеський	Ефективність послуг морських портів	0,841135	-0,19617	-0,25210	-0,19805	-0,30472	-0,15178	0,919548	-0,98615	-0,74749	-0,09175	0,563048	-0,65805
Миколаївський		-0,12187	0,014677	0,794105	-0,06233	-0,07400	0,046698	0,820006	0,253167	0,927039	0,761577	0,641268	-0,73805
Азовський		-0,05817	0,906997	-0,16429	-0,14573	0,820297	-0,12671	-0,15155	-0,71582	-0,80418	-	0,724089	0,810327
Дунайський		0,747616	0,604021	0,275563	0,210532	0,301804	0,261438	0,682013	0,745231	0,473225	0,734446	0,819528	0,663496

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Результати реалізації регресійних моделей центрів розвитку МТІ України

Таблиця Ф.1

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Одеського морського центру (x_1, x_7) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5						
R= ,92810438 R ² = ,86137773 Adjusted R ² = ,72275546						
F(2,2)=6,2138 p<,13862 Std.Error of estimate: ,15971						
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			2,508290	0,698424	3,591357	0,069542
ЧД (x_1)	0,155742	0,326105	0,000079	0,000166	0,477583	0,680050
К _{інв.} (x_7)	1,011454	0,326105	0,000002	0,000001	3,101623	0,090119

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.2

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Одеського морського центру (x_8, x_9) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5						
R= ,99064295 R ² = ,98137346 Adjusted R ² = ,96274692						
F(3,20)=62,21 p<,00000 Std.Error of estimate: 519,16						
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			5,817859	0,275207	21,13993	0,002230
$\sum_{\text{обр.суд.}} (x_8)$	-1,11797	0,165961	-0,000649	0,000096	-6,73635	0,021334
В _{перероб.} (x_9)	0,16203	0,165961	0,005034	0,005156	0,97632	0,431872

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.3

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Одеського морського центру (x_{11}, x_{12}) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5						
R= ,61590363 R ² = ,37933728 Adjusted R ² = -----						
F(2,2)=,61118 p<,62066 Std.Error of estimate: ,33794						
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			-3,07776	5,986874	-0,514085	0,658360
$\sum_{\text{обр.суд.}} (x_{11})$	0,893406	0,811684	0,00072	0,000652	1,100682	0,385803
В _{перероб.} (x_{12})	0,591719	0,811684	0,00002	0,000021	0,729002	0,541811

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.4

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Миколаївського морського центру (x₃, x₇) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5						
R= ,552268051 R ² = ,305 Adjusted R ² = ,11790134 F(2,9)=1,97 p<,23049 Std.Error of estimate: 189,66						
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			3,240416	0,641853	5,048534	0,037067
ВП (x ₃)	-0,074287	0,669192	-0,000237	0,002132	-0,111010	0,921745
К _{інв.} (x ₇)	0,315338	0,669192	0,000004	0,000008	0,471221	0,683883

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.5

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Миколаївського морського центру (x₉, x₁₀) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5						
R= ,99650894 R ² = ,99303006 Adjusted R ² = ,98606012 F(2,2)=142,47 p<,00697 Std.Error of estimate: ,03581						
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			-4,89207	0,708269	-6,90707	0,020324
В _{перероб.} (x ₉)	1,860536	0,170902	0,18188	0,016707	10,88658	0,008332
По (x ₁₀)	2,507591	0,170902	0,00002	0,000001	14,67271	0,004613

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.6

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Миколаївського морського центру (x₁₁, x₁₂) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5						
R= ,70159210 R ² = ,49223147 Adjusted R ² = ----- F(2,2)=,96940 p<,50777 Std.Error of estimate: ,30566						
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			2,925003	0,516802	5,65981	0,029828
∑обр.суд. (x ₁₁)	1,31414	0,945178	0,001133	0,000815	1,39036	0,298933
В _{перероб.} (x ₁₂)	-1,14989	0,945178	-0,000018	0,000015	-1,21658	0,347850

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.7

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Азовського морського центру (x_2, x_5) (вибірка даних – 2016 – 2020 pp.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5	R= ,98717814 R ² = ,97452068 Adjusted R ² = ,94904136 F(2,2)=38,248 p<,02548 Std.Error of estimate: 53,198					
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			-815,909	1009,893	-0,807916	0,503956
ВП (x_2)	0,226170	0,127182	1,820	1,023	1,778309	0,217324
К _{інв.} (x_5)	1,070792	0,127182	0,736	0,087	8,419348	0,013816

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.8

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Азовського морського центру (x_8, x_9) (вибірка даних – 2016 – 2020 pp.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5	R= ,92422764 R ² = ,85419673 Adjusted R ² = ,70839345 F(2,2)=5,8586 p<,14580 Std.Error of estimate: 127,26					
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			345,0016	288,9947	1,19380	0,354953
$\Sigma_{\text{обр.суд.}}$ (x_8)	-0,727463	0,647985	-0,4826	0,4299	-1,12265	0,378253
В _{перероб.} (x_9)	1,534409	0,647985	151,9723	64,1783	2,36797	0,141458

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.9

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Азовського морського центру (x_{11}, x_{12}) (вибірка даних – 2016 – 2020 pp.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5	R= ,95613403 R ² = ,91419228 Adjusted R ² = ,82838456 F(2,2)=10,654 p<,08581 Std.Error of estimate: 97,626					
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			-2763,88	1238,345	-2,23191	0,155295
$\Sigma_{\text{обр.суд.}}$ (x_{11})	1,017193	0,222812	0,74	0,163	4,56525	0,044783
В _{перероб.} (x_{12})	0,233372	0,222812	0,04	0,041	1,04739	0,404836

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.10

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Дунайського морського центру (x₁, x₇) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5	R= ,72904700 R ² = ,53150952 Adjusted R ² = ,06301904 F(2,2)=1,1345 p<,46849 Std.Error of estimate: ,29360					
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			3,937352	5,061564	0,777892	0,579121
ЧД (x ₁)	1,30716	1,522763	0,006680	0,007782	0,858413	0,548409
К _{інв.} (x ₇)	1,28992	1,605062	0,000017	0,000021	0,803656	0,569030

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.11

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Дунайського морського центру (x₈, x₉) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5	R= ,74771747 R ² = ,55908141 Adjusted R ² = ,11816283 F(2,2)=1,2680 p<,44092 Std.Error of estimate: ,28483					
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			0,439045	2,304050	0,190554	0,866465
Σ _{обр.суд.} (x ₈)	0,525303	1,758581	0,000510	0,001708	0,298709	0,793341
Π _О (x ₁₀)	0,228212	1,758581	0,000138	0,001061	0,129771	0,908622

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.0

Таблиця Ф.12

Характеристики регресійної моделі, що відображає зв'язок субіндексу ефективності послуг морських портів (y) та функціональних складових Дунайського морського центру (x₁₁, x₁₂) (вибірка даних – 2016 – 2020 рр.)

Regression Summary for Dependent Variable: Ефективність послуг морських портів (y) (Data_regr)						
N=5	R= ,82197958 R ² = ,67565042 Adjusted R ² = ,35130085 F(2,2)=2,0831 p<,32435 Std.Error of estimate: ,24430					
	b*	Std.Err. of b*	b	Std.Err. of b	t(2)	p-value
Intersept			2,750457	0,839138	3,277718	0,081819
Σ _{обр.суд.} (x ₁₁)	0,837597	0,418727	0,000360	0,000180	2,000340	0,183457
В _{перероб.} (x ₁₂)	-0,065959	0,418727	-0,000006	0,000036	-0,157522	0,889300

Джерело: складено та розраховано автором за допомогою STATISTICA 10.

Основні елементи морського кластеру

Назва елемента	Характеристика
Географічна концентрація	З самого початку була центральною в ідеї кластера. Фірми можуть відчувати, що їх приналежність до набору взаємопов'язаних суб'єктів, які – в даному регіоні – можуть служити для підвищення ефективності, підтримки зростання продуктивності та підвищення інноваційності, особливо шляхом кращого доступу до знань, ідей і навичкам.
Спеціалізація	Кластер традиційно розглядається як спеціалізований в тому сенсі, що беруть участь суб'єкти пов'язані один з одним за допомогою основної діяльності, яка забезпечує напрям акценту на одні й ті ж ринки або процеси.
Актори кластера	Фірми утворюють природні й очевидні компоненти або будівельні блоки кластерів. Однак кластеризація - це ще і плюралізм, а не окремі фірми. За відсутності такого плюралізму спостерігається агломерація, ймовірно, буде складатися зі збільшеного підприємства, де інші компанії або підрозділи можуть просто виступати в якості субпідрядників або клієнтів стосовно основної організації.
Динаміка кластера і зв'язку: конкуренція і співпраця	Стосується зв'язків і взаємин між учасниками. Як правило, коли фірми та окремі особи конкурують один з одним, виникає необхідність поліпшення. Залежно від характеристик ринку учасники можуть прагнути отримати перевагу шляхом зниження витрат або цін, підвищення якості, залучення нових клієнтів або виходу на нові ринки. Водночас учасники кластера можуть співпрацювати в рамках основної діяльності, використовуючи свої ключові компетенції, щоб доповнювати один одного. Діючи в тандемі, фірми також можуть залучати ресурси та послуги, які не були б доступні для них ізольовано.
Критична маса	Для того, щоб кластер досяг внутрішньої динаміки, він повинен залучити безліч дійових осіб і досягти свого роду критичної маси. Критична маса може служити «буфером» і робити кластер стійким до екзогенних шоків або іншим видам тиску, включаючи «збитки» компаній, навіть якщо вони можуть розглядатися як «ключові компанії», до тих пір, поки залишається критичний поріг гравців не перевищено.
Життєвий цикл кластеру	Кластери та кластерні ініціативи не є тимчасові розв'язання гострих проблем. У них є відчуття напрямку і внутрішня стабільність в часі. Будь-який кластер пройде кілька етапів. Вони можуть не бути ідентичними, і швидкість їх розвитку може бути різною. Проте, в тому, як розвиваються кластери, є внутрішня логіка, яка дозволяє розрізняти певні характерні закономірності.
Інновації	Тут розуміються в широкому сенсі, включаючи технічні, комерційні та / або організаційні зміни.

Джерело: складено автором на основі [322]

Таблиця Ф.14

Оцінка характеристик центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України за визначеними активаторами

Активатор	Одеський	Оцінка	Миколаївський	Оцінка	Азовський	Оцінка	Дунайський	Оцінка
	Характеристика		Характеристика		Характеристика		Характеристика	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Географічна концентрація	Базується на трьох великих морських портах України (МТП «Одеса», «Південний» та «Чорноморськ»). Даний морський центр тісно пов'язаний з міжнародними транспортними коридорами, що є дуже важливим аспектом розвитку як портів, так і регіону загалом, а також урядові та міжнародні організації, що пропонують безліч послуг.	1	У центрі Миколаївський розвинені різні види морської діяльності, а також є центром уваги судноремонтної та суднобудівної промисловості. Також через даний регіон проходять міжнародні транспортні коридори.	1	По-перше, це єдиний центр в Азовському морі, по-друге, морські порти даного центру близько розташовані до концентрації промислових районів Запорізької, Донецької, Луганської та Харківської областей.	1	Центр зосереджений на трьох невеликих морських портах України, але один із перспективніших напрямів розвитку кластерної політики, оскільки є можливість функціонувати в режимі «ріка-море» та має близькість до країн ЄС.	1
Спеціалізація	Основна діяльність Одеського морського центру зосереджена в області торговельного мореплавства, а також морський туризм, оскільки у МТП «Одеса» є пасажирський комплекс та морські науки.	1	Морський центр Миколаївського регіону може включати два основних напрями: судноплавство та суднобудування, оскільки у даному регіоні знаходиться чотири суднобудівних підприємства та один з більших портів України «Миколаїв» на долю якого припадає 20,9% вантажообігу.	1	Морські порти Азовського центру перш за все зосереджені на перевалці та транспортуванні сипучих та товарно-штучних вантажів (вугілля, руди, чавуну, металопрокату тощо) завдяки географічній близькості до промислових центрів. Також є криголами та буксири для криголамів, що робить діяльність портів незалежним від навколишніх умов взимку. У даному центрі розвивається напрям рибальство й аквакультура.	0	Дунайський центр є європейськими «воротами» України, що з'єднує країни Центральної та Північної Європи з країнами Чорного та Середземного морів. Може реалізовувати вантажно-розвантажувальні роботи з морських суден на річкові, оскільки морські порти розташовані у гирлах ріки Дунай. Даний центр спеціалізується на перевалці сипучих вантажів (руда, окатиш, вугілля, кокс тощо) та сировині нафти і нафтопродуктів.	1

Продовження таблиці Ф.14

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Учасники	Одеський центр складається з різномірної групи членів, що представляють різні сектори, такі як: порти, стивідорні компанії, науково-дослідні інститути, освітні установи, неурядові організації та представництва міжнародних організацій, державні установи.	1	До складу Миколаївського центру входять: стивідорні компанії, суднобудівні та судноремонтні підприємства, освітні та дослідницькі установи, інженерно-конструкторські організації.	1	Азовський центр включає: стивідорні компанії, судноремонтні підприємства, освітні установи, дослідні та конструкторські підприємства.	0	Дунайський регіон складається з наступних секторів: стивідорні компанії, судноремонтні підприємства, освітні установи.	0
Конкуренція і співробітництво	За наявності великої кількості підприємств та взаємодоповнюючих галузей Одеський центр може співпрацювати з бізнес-асоціаціями, урядовими та неурядовими організаціями, представництвами міжнародних організацій, середнім та малим бізнесом у сфері портової діяльності, підприємствами рекреаційної та туристичної галузі тощо.	1	Миколаївський центр може кооперуватися з суміжними підприємствами у морській галузі, урядовими та неурядовими організаціями, середнім та малим бізнесом у сфері портової діяльності, міжнародними організаціями, річковими портами тощо.	1	Морський центр Азовський може тісно співпрацювати з видобувними та переробними підприємствами Східної України, урядовими та неурядовими організаціями, середнім та малим бізнесом у сфері портової діяльності, підприємствами аквакультури та рибальства тощо.	1	Дунайський центр може співпрацювати з суміжними підприємствами у морській галузі, урядовими та неурядовими організаціями, підприємствами туристичної галузі (чартерні рейси на пасажирських судах Рені – Сілістра (Болгарія)) та активно реалізовувати Стратегія ЄС для Дунайського регіону.	1
Критична маса	Одеський центр включає: судноплавство, оператори торговельних суден і допоміжна промисловість (виробники обладнання та субпідрядники), судноремонтні підприємства, днопоглиблювальні роботи, пасажирські перевезення.	1	Миколаївський центр – судноплавство, суднобудування, морське обладнання, внутрішнє судноплавство (р. Дніпро та р. Південний Буг), днопоглиблювальні роботи тощо.	1	Азовський центр – торговельне мореплавство, оператори рибальських і торговельних суден, судноремонтні підприємства, днопоглиблювальні роботи.	0	Дунайський центр – судноплавство, внутрішнє судноплавство (р. Дунай), днопоглиблювальні роботи, пасажирські перевезення.	0

Продовження таблиці Ф.14

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Життєвий цикл кластера	Неможливо прослідити життєвий цикл центру, оскільки знаходиться на стадії виникнення.	0	Неможливо прослідити життєвий цикл центру, оскільки знаходиться на стадії виникнення.	0	Неможливо прослідити життєвий цикл центру, оскільки знаходиться на стадії виникнення.	0	Неможливо прослідити життєвий цикл центру, оскільки знаходиться на стадії виникнення.	0
Інновації	У даному центрі розташовано приблизно три головних науково-дослідних та проектно-конструкторських інститутів, які спрямовані на: комплексне проектування морських портів, судноремонтних підприємств, об'єктів морської та річкової транспортної інфраструктури; технічні дослідження на суші та на акваторіях (геологія, гідрологія, геодезія); наукові дослідження у галузі морської гідротехніки; екологічні дослідження і рішення щодо захисту навколишнього природного середовища від впливу спроектованих та експлуатованих об'єктів; інжиніринг.	1	Миколаївський центр може співпрацювати з дослідницькими центрами в інноваційних галузях: проектування морських транспортних, допоміжних, науково-дослідних та інших судів, кораблів, доків та інших плавучих споруд (Центральне конструкторське бюро «Ізумруд»); проектування та модернізація бойових надводних кораблів та катерів, дослідження у галузі морського озброєння, науково-технічні послуги у галузі військового кораблебудування тощо («Дослідно-проектний центр кораблебудування»).	1	Центр може співпрацювати з підприємствами у сфері розробки та впровадження у виробництво конструкційних матеріалів (сталей) для бронетанкової та суднобудівної промисловості (Український державний науково-дослідний інститут конструкційних матеріалів «Прометей»), а також рибогосподарські дослідження в водоймах Азовського басейну; наукові розробки в області багатофункціонального ріфостроєння; нові методичні розробки для виконання робіт з обліку водних біоресурсів; дослідження в галузі математичного моделювання екосистем Азовського басейну (Науково-дослідний інститут Азовського моря).	1	На жаль у Дунайському центрі немає науково-дослідних та проектно-конструкторських інститутів, але близькість до одеського регіону надасть можливість співпрацювати з інститутами даного регіону.	-1

Примітка. Шкала оцінювання центрів розвитку МТІ: (1) сильний; (0) нейтральний; (-1) слабкий.

Джерело: складено автором на основі [322]

Таблиця Ф.15

Характеристика напрямів підвищення конкурентоспроможності центрів морської транспортної інфраструктури України

Морський центр розвитку МТІ	Морські порти	Показники, які мають найбільший вплив	Характеристика напрямів
Одеський	Південний Одеса Чорноморськ Білгород- Дністровський	- капітальні інвестиції (1,18%); - кількість переробленого вантажу (2,13%); - середньооблікова кількість працівників (1,68%).	Обсяг ресурсів, навичок і знань досяг достатньої величини тому формування морського центру розвитку МТІ дозволить найбільш ефективно використовувати наявний потенціал. Рекомендується сприяти кооперації та інтеграції з іншими підприємствами, підтримувати високу якість надання послуг та вдосконалювати їх.
Миколаївський	Миколаїв Ольвія Херсон Скадовськ	- капітальні інвестиції (2,06%); - кількість оброблених судів (1,88%); - середньооблікова кількість працівників (1,38%).	Рівень кластеризації даного центру розвитку МТІ досить високий, відзначається висока концентрація суміжних підприємств та можливостей. Миколаївський центр розвитку МТІ має значні можливості підвищення конкурентоспроможності при вмілому комбінуванні сильних активаторів (географічної концентрації, спеціалізації, інновації тощо).
Азовський	Маріуполь Бердянськ	- собівартість реалізованої продукції (3,06%); - кількість перероблено вантажу (1,54%).	Діяльність реалізується за окремими пріоритетними напрямками діяльності (видобувними та переробними підприємствами Східної України) та в розрізі окремих бізнес-процесів (перевалці, транспортуванні, рибальство), що підтверджується розрахунками. Довготривале дотримання цього напрямку діяльності може призвести до дисбалансу у процесі кластеризації. Рекомендації: здійснити моніторинг у всіх сферах діяльності та визначити можливості підвищення рівня конкурентоспроможності.
Дунайський	Ізмаїл Рені Усть- Дунайськ	- чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (0,95%); - капітальні інвестиції (1,08%); - кількість оброблених судів (1,87%); - перевезено пасажирів (1,06%).	Потенціал даного центру розвитку МТІ повинен активно бути залучений в усі процеси кластеризації. Для підвищення конкурентоспроможності необхідно забезпечити розвиток інноваційної складової потребам Дунайського центру. Забезпечення даної умови дозволить оптимізувати співвідношення ефекту від виробничої діяльності та витрачених фінансових ресурсів на підвищення конкурентоспроможності.

Джерело: складено автором