

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
ІМЕНІ АДМІРАЛА МАКАРОВА

ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ МОРЯ

Кафедра інтелектуальної цифрової економіки



«Допустити до захисту»

В.о. завідувача кафедри
к.е.н., доцент О.П.КОРНІЄНКО
(наукова ступінь, вчене звання, П.І).
«28» листопада 2022р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: «РОЗВИТОК ВІТЧИЗНЯНИХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ
В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ»

Робота на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня
магістра з економіки підприємства
за спеціальністю «Економіка підприємства»
за кваліфікацією – «магістр з економіки підприємства»

Науковий керівник

к.е.н., доцент Корнієнко О.П.

Здобувач

_____ Лук'яненко В.О.
(підпис)

Миколаїв - 2022

ЗМІСТ

ВСТУП.....	2
РОЗДІЛ 1. ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ.....	6
1.1. «Інтеграція» як економічна категорія та її вплив на галузевий розвиток морських портів.....	6
1.2. Глобальні та європейські тренди розвитку морських портів.....	14
1.3. Фактори впливу на розвиток морських портів.....	24
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС.....	31
2.1. Етапи європейської транспортної інтеграції та європейський досвід розбудови портової мережі.....	31
2.2. Сучасний стан розвитку морських портів України.....	36
2.3. Стратегії євроінтеграційної спрямованості розвитку портового господарства України.....	47
РОЗДІЛ 3. ПРІОРИТЕТИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ.....	64
3.1. Механізм стратегічного управління розвитком морських портів України.....	64
3.2. Удосконалення Стратегії розвитку морських портів України з урахування інтеграційних процесів.....	76
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ.....	93
4.1. Аналіз небезпечних і шкідливих факторів, характерних для економічного відділу ТОВ «Нікморсервіс-Миколаїв».....	93
4.2. Розрахунок системи штучного освітлення в економічному відділі ТОВ «Нікморсервіс-Миколаїв».....	96
4.3. Розробка заходів щодо зменшення впливу небезпечних та шкідливих факторів в економічному відділі підприємства.....	98
ВИСНОВКИ.....	100
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	102
ДОДАТКИ.....	105

ВСТУП

Україна - морська держава, тому ефективне управління та інноваційна модернізація її портової інфраструктури є очевидною необхідністю в умовах європейської інтеграції у транспортну інфраструктуру ЄС, що в майбутньому, суттєво вплине на розвиток економіки. Оскільки, згідно взятих в рамках Угоди про асоціацію Україна-ЄС зобов'язань, перед Україною постає необхідність в підвищенні вимог як до стану інфраструктури морських портів (МП), так і до покращення номенклатури та якості послуг, що в них надаються. Все це породжує низку проблем інституційного, нормативно-правового, стратегічного, технічного та організаційного характеру, що потребують свого вирішення шляхом формування ефективного механізму управління.

Актуальність теми дослідження. Соціально-економічний розвиток країни забезпечується динамічним функціонуванням усіх індустрій економіки. Розвиток морегосподарського комплексу України - основа для успішної реалізації економічних, соціальних, а також внутрішніх та зовнішньополітичних пріоритетів. В складних трансформаційних умовах національної економіки, інтеграція до Європейського Союзу для України являється однією із можливостей подолання технологічної відсталості та модернізації виробництва, залучення іноземних інвестицій і нових технологій, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного виробника, підвищення використання власного потенціалу, зокрема і потенціалу морегосподарського комплексу країни. В зв'язку з цим, актуалізуються дослідження напрямів розвитку морегосподарського комплексу України в контексті забезпечення конкурентних переваг вітчизняної економіки.

Тематична спрямованість дослідження визначається нагальною необхідністю за одночасного розгляду двох важливих аспектів сучасного розвитку МПУ, з одного боку - дієвої залученості МПУ в процеси інтеграції до європейського економічного, суспільно-політичного та інфраструктурного простору, а з іншого - необхідністю ефективного стратегічного управління розвитком МПУ на довгострокову перспективу.

Оцінка наукових досліджень свідчить про значний інтерес науковців до державного управління транспортною інфраструктурою України, у тому числі МП. Узагальнення досліджень дозволило виявити дві позиції, з яких розглядається державне управління. Перша позиція це дослідження з метою розробки механізму державного управління транспортною галуззю, або її підгалуззями. Особливу увагу привертають наукові праці дослідників таких, як: А.Г. Дем'янченко, В.Л. Дикань, О.С. Дуднік, Г.С. Іванов, С.А. Матійко, К. Михаличенко, А.М. Мишко, В.О. Овчиннікова, Г.Є. Островерх, Г.С. Прокудін, О.М. Стасюк, О.А. Чупайленко тощо.

Проблеми розвитку морегосподарського комплексу в контексті зміцнення національних конкурентних переваг, відновлення морської інфраструктури знайшли своє відображення у працях вітчизняних вчених, як: О. Єдіна, О. Котлубая, А. Кульмана, А. Маловичка, І. Могильовкіна, В. Новіцького, В. Ойкена, Ю. Пащенко, С. Пирожкова, К. Плужнікова, М. Примачева, А. Рибчука, Д-П. Родриго, Б.Слака, П. Сьоміна, О.Чернеги, Ю. Щербаніна та інших вчених. Завдяки дослідженням вчених, було знайдено вирішення проблем відновлення та розвитку суднобудування в контексті визнання України як морської держави. Проте, віддаючи належне науковим здобуткам вчених, слід зазначити, що реалії функціонування сучасної економічної системи України свідчать про її невідповідність зростаючим потребам суспільства у відповідних видах морегосподарської діяльності, вимогам європейських стандартів якості надання послуг у морській галузі.

Попри значну кількість наукових праць щодо управління розвитком МПУ, залишаються невирішеними питання щодо удосконалення системи стратегічних документів розвитку МПУ та Стратегії МПУ 2038, яка є застарілою та не враховує сучасні тенденції та проблеми розвитку МПУ. Разом із тим недостатньо уваги приділено питанням інтеграції МПУ з урахуванням сучасних трендів розвитку морських перевезень, транспортного сектора України та того впливу, що здійснюють на сучасну економічну ситуацію обмеження, пов'язані з поширенням епідемії, викликаной COVID-19 та воєнним станом нашої країни.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є поглиблення теоретичних підходів та обґрунтування методологічних засад розвитку МПУ в умовах європейської економічної інтеграції.

Досягнення мети передбачало вирішення таких *наукових завдань*:

- розкриття змісту економічної категорії «інтеграція» для розвитку МП та класифікація ознак інтеграції МП;
- узагальнення глобальних трендів розвитку морських вантажних перевезень які впливають на розвиток вітчизняних МП, а також сучасних трендів розвитку МПУ;
- систематизація факторів впливу на розвиток МПУ;
- вивчення досвіду впровадження транспортної інтеграційної політики у країнах ЄС;
- визначення стану українського законодавства в частині імplementованості завдань, визначених Угодою про асоціацію Україна-ЄС у сфері портового господарства;
- виокремлення напрямів розвитку портового господарства України в умовах європейської економічної інтеграції;
- обґрунтування рекомендацій до Стратегії МПУ 2038 на основі аналізу результатів досягнення стратегічних пріоритетів за попередній період та прогнозу основних показників розвитку МПУ на період до 2024 року.

Об'єктом дослідження є процес розвитку МПУ в умовах європейської економічної інтеграції.

Предметом дослідження виступають теоретико-методичні та науково-практичні засади розвитку МПУ в умовах європейської економічної інтеграції з позиції стратегування.

Методи дослідження. Теоретичну і методичну основу цього дослідження становлять наукові напрацювання вітчизняних та закордонних вчених, спрямовані на дослідження наукових підходів до стратегічного управління, планування та прогнозування розвитку МП та теоретичні та практичні дослідження економічної категорії «інтеграція», насамперед інтеграції галузевої.

Інформаційну базу дослідження становлять нормативно-правові акти України - Конституція України, Закони України, укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, накази та розпорядження Міністерства інфраструктури України; наукові праці зарубіжних і вітчизняних вчених, статистичні матеріали Державної служби статистики України, звітні матеріали Адміністрації морських

портів України (АМПУ), довідково-інформаційні видання, матеріали статистичної бази ООН, матеріали статистичних баз даних структурних органів ЄС.

Практичне значення отриманих результатів визначається розробленням методичного підходу до удосконалення механізму довгострокового управління розвитком МПУ та надання методичних рекомендацій практичного характеру стосовно галузевої стратегії розвитку як основного інструменту державного управління розвитком МПУ.

Апробація результатів дослідження. Теоретичні положення, висновки та практичні розробки роботи доповідались на Всеукраїнській науковій конференції «Всеукраїнські наукові економічні читання «Забезпечення сталого розвитку національної економіки» (1-2 грудня 2022 року, м. Миколаїв)

Публікації. Результати роботи опубліковані у 1 науковій праці обсягом 0,14 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Робота складається із вступу, чотирьох розділів, висновків, списку літератури та додатків. Повний обсяг становить 108 сторінок комп'ютерного набору, який включає 13 таблиць, 9 рисунків, список використаних джерел із 28 найменувань та 1 додаток.

РОЗДІЛ 1. ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

1.1. «Інтеграція» як економічна категорія та її вплив на галузевий розвиток морських портів

Вплив інтеграційних процесів на економічне зростання України є надзвичайно важливим, а ефект від них буде характеризувати подальший розвиток вітчизняної економіки, тим паче в нинішній ситуації, в якій перебуває наша держава.

Теоретичні засади інтеграції досить уважно розглянуті та застосовані у формуванні методичних підходів різними авторами. Цьому аспекту приділяли увагу в своїх дослідженнях вітчизняні вчені С.В. Беренда, К.Ю. Вергал, І.С. Гостєва, А.А. Гриценко, О.І. Заяць, І.Ю. Матюшенко, О.І. Никифорок, Ю.Є. Пащенко, В.В. Резніков, С.Є. Рогоза, В.Р. Сіденко, Н.С. Шапошніков, та інші вчені; серед закордонних досліджень виділяються роботи Е. Андерсона, Б. Баласса, А.Г. Бєлих, С. Дорвса, А.О. Іншакова, Л. Ліндберга, У. Уолласа, М. Ходжеса та інших вчених.

Спробуємо узагальнити теоретичні особливості поняття “інтеграція”, охопивши різні підходи до цього терміну, окремо дослідивши протиріччя в роботах дослідників та розглянувши вплив інтеграції на галузевий рівень та її прояви у розвитку морських портів (МП).

Найґрунтовніше теоретичне дослідження «інтеграції» як економічної категорії, розглянутої на глобальному рівні, провів В.Р. Сіденко. У своєму дослідженні «Глобализация - европейская интеграция - кономическое развитие: украинская модель» В.Р. Сіденко [1] розглянув сутність регіональної інтеграції, під якою він розуміє процес інтеграції на регіональному рівні за участю двох або більшої кількості країн, тобто глобальний рівень інтеграції. Автор говорить про те, що інтеграція на цьому рівні не є суто економічною категорією, такою як наприклад глобалізація, що вона є політико-економічно та соціально-політичною категорією. В нашому аналізі інтеграції на рівні МП буде розглянуто суто економічні аспекти інтеграції, проте висновки та узагальнення, зроблені В.Р. Сіденко, є класичними та застосовними для даного дослідження.

Детально до проблематики інтеграції на локальному рівні підійшла у своїй

роботі “Дефініції інтеграції” О.Ю. Чорна [2]. Автором розглянуто низку тлумачень поняття “інтеграція”, окреслено проблеми та протиріччя підходів до цього терміну та запропоновано ознаки систематизації цього поняття. Перш за все, О.Ю. Чорна звертається до закордонних та вітчизняних вчених та зауважує на підміні таких понять як «інтеграція», «кооперація», «злиття», «поглинання», «консолідація», «конвергенція», які деякими вітчизняними науковцями використовуються або як синоніми, або як дуже близькі по значенню. Далі, вона робить висновок про те, що “у країнах з ринковою економікою, що склалася, відповідно до теорії трансакційних витрат інтеграцію визначають як механізм заміни ринкових обмінних операцій (трансакцій) організаційною побудовою виробництва”. В свою чергу, у вітчизняних вчених досить розрізнені підходи до цього терміну.

Також варто відзначити дослідження підходів до означення терміну “інтеграція” як економічної категорії, які здійснено такими вченими як С.В. Білоусова [3], О. І. Заяць [4], О.В. Полгородник [5], Ю.Р. Футало [6]. Більшість з них висловлюють схожі думки на предмет того, що на сьогодні в науковій літературі термін “інтеграція” і досі залишається не до кінця пропрацьованим в теоретичному та методичному плані. Але це і не дивно, так як поняття «інтеграція» постійно еволюціонує і набуває нових якостей, форм та особливостей.

В цілому, дефініція терміну інтеграція еволюціонує разом з розвитком та трансформацією економічних, політичних та соціальних процесів, відбувається його змістовне розширення. Цікавим є підхід, окреслений у роботі О. Карпенко та О. Бабиною “Інтеграція як імператив розвитку сучасної економіки” [7], де поєднано декілька позицій в оцінці інтеграції як процесу і як результату. У першій позиції, “інтеграція розглядається як процес або дія, що має своїм результатом цілісність: об'єднання, з'єднання, відновлення єдності; в другій позиції поняття розглядається як результат процесу інтеграції, стан впорядкованого функціонування частин цілого - інтегрованість; і в третій позиції під інтеграцією розуміється одночасно процес і результат взаємодії відокремлених структурних елементів будь-якої сукупності, що призводить до оптимізації зв'язків між ними і до їх об'єднання в єдине ціле, тобто в єдину систему, що володіє новою якістю і новими потенційними можливостями”.

Сучасний економічний розвиток України та її політичне становище перетворює

процес інтеграції на імператив, логічну закономірність подальшого розвитку держави, в тому числі і в частині інтеграції інфраструктурних секторів України в інфраструктурні сектори ЄС. Однак галузева інтеграція не є однорідною, так як сама складається з процесів підгалузевої інтеграції. Так, в залізничній, автомобільній, морській та авіаційній галузі українська транспортна система має певний рівень інтегрованості, тоді як для внутрішнього водного транспорту процес інтеграції взагалі ще не розпочато.

Міжнародний досвід господарювання морських портів показує, що серед багатьох джерел фінансування, модернізації та оновлення об'єктів портової інфраструктури, концесія є найбільш привабливим інструментом залучення коштів для реалізації суспільно значимих проєктів.

Так, перший концесійний договір був підписаний 26 червня 2020 року між ДП “Адміністрація морських портів України” та членською компанією Асоціації “Risoil S.A.”, згідно з положеннями якого, компанія-концесіонер ТОВ “Рисоїл-Херсон” інвестує у розвиток порту близько 300 млн грн. Крім цього, понад 18 млн буде вкладено в місцеву інфраструктуру. Відповідно до договору, концесіонеру надається виключне право створювати, будувати і управляти Херсонським морським торговельним портом з метою його модернізації та подальшого розвитку. Однак, на момент укладення договору концесії Херсонський порт є збитковим підприємством.

Отже, аналізуючи та порівнюючи мотиви інтеграції на рівні економіки країн та на локальному рівні - рівні підприємств, можна стверджувати таке: на рівні підприємств переслідуються цілі суто економічного характеру, тоді як на державному рівні мотиви інтеграції є більш розгорнутими. В той же час можна стверджувати, що МП, які, з одного боку, є частиною галузі транспорту, і управління ними здійснює державне підприємство (АМПУ), з іншого боку - є прибутковими підприємствами. Отже, мотиви інтеграції МПУ до більш розвиненої портової мережі ЄС поєднують у собі ознаки мотивів інтеграції країн з мотивами інтеграції підприємств, і в цілому можна стверджувати про позитивні наслідки такої інтеграції.

На основі класифікації мотивів інтеграції, систематизуючи світовий та

вітчизняний досвід реструктуризації та інтеграції саме підприємств, Н.С. Скопенко зосереджується на чинниках, які сприяють активізації інтеграційних процесів підприємств. Так, автор виділяє чинники зовнішнього середовища, до яких ним віднесено глобальні інтеграційні процеси, динамізм економічного середовища функціонування, невизначеність зовнішнього середовища, зростання конкуренції, коливання ринкової кон'юнктури, концентрацію виробництва та монополізацію ринків, руйнування господарських зв'язків. Чинниками внутрішньої організації автором названо таке: наявність зайвих ресурсів або недостатнє ресурсне забезпечення, наявність вільних грошових коштів, загроза недружного поглинання.

На особливу увагу заслуговує дослідження С.В. Білоусової [6], в якому вона торкнулася розуміння дефініції “інтеграція” та питань теоретичної сутності інтеграційних процесів в аграрній сфері, та зокрема особливостей вертикальної аграрно-промислової інтеграції підприємств в конкурентному економічному середовищі. Проте підхід з позиції підприємства не заважає приміряти результати наукових напрацювань автора з позицій міжнаціональної або галузевої інтеграції.

Інтенсивний розвиток портової інфраструктури вимагає не менш активного розвитку портового флоту. Флот буксирів та інших допоміжних суден, що працюють в українських портах, критично застарів і потребує оновлення. Портовий флот перебуває в критичному стані. Подібна ситуація є прямим наслідком відсутності уваги з боку держави до проблем портової інфраструктури та суднобудування зокрема.

В той же час, у загальнонаціональному поділі праці Південний регіон вирізняється наявністю галузі машинобудування, зокрема, виробництва суден та сільськогосподарських машин. У сфері машинобудування зайнята майже третина промислово-виробничого персоналу. Галузь має високий рівень спеціалізації, особливо в суднобудуванні. Зокрема, потужності верфей Миколаєва та Херсона дають змогу будувати кораблі будь-яких типів, у тому числі й унікальні (наприклад, авіаносці).

На сьогодні, показники стану суднобудівної галузі України значно нижче світових показників розвитку даної індустрії. Однак, попри усі перепони, членська компанія ЕВА “Нібулон” активно розвивається у даному напрямку. Підприємство спеціалізується на повнокомплектному будівництві суден і плавспоруд до 140 метрів, судноремонті та виконує проєктно-конструкторські роботи. Тільки у 2018-2019 році, Суднобудівно-судноремонтний завод побудував та спустив на воду 8 суден. Сьогодні флот компанії налічує 77 одиниць.

З огляду на узагальнені класифікаційні ознаки галузевої інтеграції, представлені у табл. 1.1, нами зроблено висновок про те, що економічна інтеграція МП має ознаки, які необхідно подати з двох позицій: перша -загальні ознаки, які характеризують інтеграцію МП у складі транспортної галузі; друга локальні ознаки, тобто ті, що характерні власне для інтеграції МП. Галузеві ознаки інтеграції МП нами подані у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Галузеві класифікаційні ознаки інтеграції морських портів

Класифікаційні ознаки	Вид інтеграції МП	
За ступенем економічної інтегрованості	слабкий ступінь інтегрованості помірний ступінь інтегрованості	сильний ступінь інтегрованості МП
За рівнем прийняття рішень та впливу на процес економічної інтеграції	○ державний ○ галузевий	○ регіональний ○ рівень МП
За механізмами інтеграції	організаційно- законодавчий адміністративний інституційний економічний	
За інструментами економічної інтеграції	Угода про асоціацію двосторонні проєкти, що направлені на посилення інтеграційних процесів (проєкт Східне партнерство) Україна-ЄС Стратегія МПУ 2038 Стратегії розвитку окремих МП	

Оскільки процес інтеграції МП відбувається на різних ієрархічних рівнях, нами виділено рівні прийняття рішень та впливу на процеси інтеграції. На державному рівні приймаються стратегічні рішення, такі як інтеграція економік країн або

економіки окремої країни у співтовариство країн, як і в нашому випадку - інтеграція економіки України, а згодом і всієї країни, в ЄС. На галузевому рівні приймаються рішення щодо особливостей інтеграції галузі, так приймаються рішення та вирішуються проблеми стосовно інтеграції української транспортної системи. На регіональному рівні також будуть здійснюватися відповідні кроки щодо вирішення проблем та сприяння інтеграції МП певного регіону, так як ці МП будуть важелями регіонального економічного зростання. На рівні МП приймаються локальні рішення зі сприяння інтеграції, крім того адміністрація порту є основним виконавцем рішень вищих ієрархічних рівнів.

З огляду на те, що європейська економічна інтеграція реалізується як складова розвитку МПУ через глобальні тренди, які впливають на їх діяльність, детальному розгляду підлягає виявлення сукупності цих трендів. Саме тому, в наступних розділах нами буде приділено увагу сучасному розвитку морських вантажних перевезень, судноплавства, суднобудування, технологій та інновацій, екологічних та просторових впливів, що змінюють зовнішнє та внутрішнє середовище МП, підходи до управління та пріоритет їх розвитку. На перший план виступає забезпечення стандартів безпеки людей, довкілля та вантажів, інтеграція у міжнародне та європейське портове співтовариство, та розвиток пропускнуєї спроможності МП через модернізацію портової інфраструктури.

1.2. Глобальні світові тенденції розвитку морських портів

Вплив світової торгівлі на розвиток МП доведено багатьма дослідженнями українських та закордонних вчених на прикладах портів Латинської Америки, США, ЄС та Китаю. Зв'язок між торгівлею та розвитком порту є очевидним, так як доставка вантажів є ключовим процесом у торгівлі, а сьгоднішні порти являються багатофункціональними хабами (вузлами), що надають послуги не лише із перевалки вантажів, а й митні, організаційні, логістичні, складські та інші послуги з ланцюгу доставки. Проте не лише світова торгівля впливає на розвиток портів, а й новітні технології та інновації, демографічні процеси, урбанізація, кіберзлочинність,

зростаюча роль ощадливого ставлення до довкілля, включаючи енергозбереження, скорочення запасів природних ресурсів та інші фактори, які будуть узагальнені нами нижче, що дозволить з'ясувати низку глобальних світових трендів розвитку МП, які необхідно враховувати при прийнятті управлінських рішень щодо розвитку МПУ в умовах інтеграції.

Отже, основні тренди, що впливають на розвиток МП в глобальному сенсі, можна умовно поділити на три групи (рис. 1.1.).



Рис. 1.1. Глобальні світові тренди, що впливають на розвиток морських портів

I. Перша група узагальнює глобальні тренди, які диктує світова економіка та ринки, що безпосередньо впливає на те, як розвивається транспортна система і МП зокрема.

1) Глобалізація, що продовжує посилювати світову торгівлю, внаслідок чого стимулює і перевезення вантажів, зокрема морські перевезення як транспортну основу світової торгівлі і найбільш глобалізовану галузь транспорту. В свою чергу,

МП, які є головними точками дотику морських перевезень з наземними, переймають властивості морських перевезень, і більше - глобалізованість для них перетворюється у вимогу розвитку. Глобальна торгівля не може існувати без транспорту, що робить транспорт ключовим посередником для торгівлі.

Одним з проявів глобалізації та процесів інтеграції світової торгівлі, що впливають на розвиток МП та морських вантажних перевезень, є локалізація експортоорієнтованого виробництва, оскільки посилення процесів міжнародної торгівлі тісно супроводжується розвитком виробництва. Світовий досвід розвитку економіки доводить, що трудомістке світове виробництво постійно шукає дешевої робочої сили, а його переміщення тягне за собою і зміни у маршрутах лінійного судноплавства, які поєднують між собою виробничі ринки і ринки збуту товарів. Сьогодні ці маршрути пов'язують між собою Східну Азію та Північну Америку (особливо США), Європу та Північну Америку, Західну Європу та Східну Азію, де діє активна система комерційної торгівлі. Основними виробничими ринками сьогодні є Східна Азія та Латинська Америка, а споживачами виробленої продукції - Західна Європа та Північна Америка.

Географічно найпотужніше зв'язані через трансграничну торгівлю міжнародними морськими маршрутами Європа з Азією, цей комерційний напрямок вже протягом п'ятидесяти років підтримує стабільний трафік. Перевагою морського транспорту є не його швидкість, а його пропускна спроможність. Залізничні та автомобільні перевезення не здатні підтримувати рух у таких географічних масштабах та з такою інтенсивністю [18].

Проте географія країн, з якими Україна має найтісніші зв'язки з 2006 року дещо змінилася, тоді у ТОП-5 входили Китай, Італія, Малайзія, Єгипет та Південна Корея, тоді як завершували цю десятку Румунія, Туреччина, Великобританія, Греція та Бельгія. З чого можна зробити висновок про те, що торгові пріоритети України змістилися на користь країн Азії, і це відповідає загальному світовому тренду.

2) Консолідація перевезень за рахунок створення альянсів або горизонтальна та вертикальна інтеграція у всіх своїх проявах посилюється. Основними учасниками цього процесу є морські вантажні перевізники, портові оператори та компанії, які надають інші логістичні послуги [26]. Кінцевою метою консолідації зазначених

компаній є, з одного боку, пошук можливості для поглинання менших компаній; з іншого необхідність у пошуку покупців тими компаніями, що вирішили відмовитись від ведення бізнесу у даній сфері. Проте, є і негативні прояви процесу укрупнення альянсів та посилення консолідації на ринку морських перевезень та портових послуг, в першу чергу вплив цих процесів на конкуренцію, зловживання в межах ринку перевезень більш крупних корпорацій та негативний вплив від цих подій на малі компанії, що працюють на цьому ринку [28]. Також внаслідок консолідації у компаній виникають проблеми з логістикою, розповсюдженням, політикою обслуговування клієнтів, перетином розподільчих мереж та надлишкових потужностей інфраструктури [17].

II. Друга група трендів охоплює технічні особливості розвитку МП та морського транспорту, а також і всіх інших підгалузей транспортної системи, які пов'язані між собою через МП.

3) Контейнеризація вантажів передбачає збільшення у загальній структурі генеральних вантажів тих, що перевозяться у контейнерах. Їх використання постійно збільшується з моменту введення у 1956 році [13], і цей ринок має найкращі перспективи зростання в секторі, так як в контейнерах можна помістити і насипні й рідкі вантажі. Це підтверджується тим, що на 20 найбільш важливих категорій товарів 8ІТС (Стандартної міжнародної торгової класифікації) припадає 65% світової контейнерної торгівлі, отже контейнер використовувався для перевезення будь-якого можливого товару, який міг би в нього поміститися.

Контейнеризація досить тісно пов'язана з іншими глобальними трендами розвитку світової торгівлі, що в свою чергу впливає на морські перевезення вантажів та на розвиток МП. В першу чергу, контейнеризація спричиняє консолідацію основних контейнерних перевізників; потребує посилення цифровізації та процесу відслідковування вантажів у реальному часі; змушує впроваджувати нові інженерні рішення з розвитку суден-контейнеровозів, збільшуючи їхні обсяги. Крім того, вона визначається як ключова рушійна сила економічної глобалізації. Також контейнерні перевезення надали імпульс трансформації глобальних ланцюгів доставки, що дозволило використовувати глобальні стратегії доставки для багатонаціональних

підприємств, застосовувати логістичні рішення і розвивати глобальні виробничі мережі [16].

Географічно ринки контейнерної торгівлі розподіляються таким чином: основні маршрути контейнерних перевезень пролягають між Азією та Європою, а також Транстихоокеанські та Трансатлантичні маршрути. На них припадає 40% вантажів, що перевозяться у контейнерах, від загального обсягу, а 60% вантажів у контейнерах це другорядні маршрути, що включають країни що розвиваються.

Використання контейнерів для транспортування вантажів має кілька вагомих переваг.

По-перше, це скорочує час навантажувально-розвантажувальних робіт у МП. До контейнеризації, послуги з навантаження або розвантаження судна були досить дорогим і трудомістким. На час проведений у дорозі припадало близько 25% від річного часу судів для стандартних великогабаритних суден. 75% часу припадало на час, що судно проводило у доці. На сьогодні ці пропорції суттєво змінилися, в даний час показник часу проведеного у дорозі становить близько 70% для контейнеровозів.

По-друге, перевезення вантажів у стандартних 20 та 40-футових контейнерах дозволяє використовувати уніфіковану техніку для навантажувально - розвантажувальних робіт. Порти, що спеціалізуються лише на контейнерах, мають високу пропускну здатність, та скорочені витрати за рахунок однотипних пристроїв.

По-третє, консолідація між контейнерними перевізниками створила нову форму організації. Це пов'язано з тим, що зростають витрати на забезпечення місткості суден, обсяги яких також зростають. Забезпечити завантаженість судна деякі перевізники не в змозі, саме тому створюються стратегічні альянси з компаніями-конкурентами. Метою такого альянсу є спільні послуги з перевезення на конкретному комерційному маршруті за рахунок використання спільного судна, таким чином кожен з них може використовувати меншу кількість суден на цьому маршруті, і освоїти додаткові маршрути.

По-четверте, відбувається вирівнювання конфігурації морських маршрутів та економія від масштабу контейнерних перевезень. Це відбувається як наслідок зазначеного процесу консолідації, коли торговому судну немає потреби робити зайві

зупинки, так як контейнеровоз заповнений завантаженими контейнерами.

Проте є і негативні наслідки контейнеризації: доля ринку контейнерних перевезень контролюється обмеженою кількістю перевізників. Так, 20 найбільших контейнерних перевізників забезпечували у 1980 році 26% світової торгівлі вантажами у контейнерах, у 1992 році - 42%, у 2003 році - 58%, у 2013 році - 81% і у 2020 році - 90% [18]. Такий рівень монополізації цього ринку викликає занепокоєність у національних регулюючих органів деяких країн, які вбачають у цьому потенційно небезпечну конкурентну практику.

У 2012 році контейнерна пропускна спроможність МПУ становила 810 тис. TEU, тоді як вже у 2016 році цей показник знизився на 27 % від рівня 2012 року, становлячи 588 тис. TEU. Проте в останні роки спостерігається нарощування потужностей МПУ у перевалці контейнерів. До періоду воєнного стану, зростала їхня контейнерна пропускна спроможність, яка у 2020 році становила 1,2 млн TEU (табл. 1.4).

Таблиця 1.4.

Показники контейнерної пропускної спроможності морських портів
в статистичній базі ООН

Роки	Україна	Румунія	Болгарія	Грузія
2012	810 000	694 000	92 000	210 000
2016	586 000	721 339	201 000	222 000
2017	698 500	706 400	217 200	285 000
2020	1 179 000	678 000	217 200	285 000

У регіоні Азово-Чорноморського басейну на сьогодні Україна є беззаперечним лідером у перевалці контейнерів, проте серйозну конкуренцію їй складає МП Констанца, який є частиною коридору ТТА-Т та контейнерним хабом.

4) Збільшення суден. Зростаючі обсяги світової торгівлі спонукають зростання основних параметрів транспортних засобів: кількості, вантажопідйомності, екологічності, швидкості, інноваційності, безпечності, зокрема морського транспорту, продуктивність якого була підвищена за рахунок використання суден більших за обсягами та за рахунок розробки нових схем роботи і співпраці між судноплавними компаніями.

Морські перевезення традиційно стикаються з двома недоліками в порівнянні з

іншими видами транспорту. По-перше, вони повільні, швидкість у морі становить в середньому 15 вузлів для навалочних суден (26 км/год), хоча контейнеровози призначені для плавання зі швидкістю понад 20 вузлів (37 км/год). По-друге, затримки мають місце у портах, де відбуваються навантаження і розвантаження. Перевалка сипучих вантажів може займати декілька діб. Ці недоліки особливо обмежують доставку, коли товари повинні переміщатися на короткі відстані або коли вантажовідправники вимагають швидкої доставки [18]. Для контейнерів задача постає в першу чергу у скороченні вартості тони вантажу, що призводить до збільшення розміру контейнера. У використання вже введені 45- та 48-футові контейнери, і це не кінцева їх еволюція за розміром [13].

Виробництво та обслуговування мегаконтейнерних суден це ще один глобальний тренд у галузі морських перевезень, що має безпосередній вплив на МП та їхню інфраструктуру, так як збільшення обсягів суден збільшує їх осадку, вимагає більших глибин біля причалів портів та на підхідних каналах до порту, більш технічно розвинених причалів, потужнішої навантажувально-розвантажувальної техніки, а також більших складських площ [20]. Середні розміри контейнерних суден у торгівлі між Азією та Північною Європою постійно зростають.

Конкуренція на ринку вантажних перевезень призвела до того, що на сьогодні відбулося фактичне надлишкове перевантаження ринку з точки зору вантажопідйомності суден. Внаслідок чого спостерігається порушення балансу пропозиції та попиту, викликаючи нестабільність ставок фрахту, транспортних витрат та доходів у 2020-2021 рр. Це особливо стосується сегмента контейнерних перевезень вантажів. Депресивні ринкові умови і низька фінансова віддача останніх років примушують компанії-перевізники контейнерів приймати такі стратегії подолання, як злиття і поглинання, консолідація, вертикальна інтеграція і зміна схем розгортання. Ці стратегії можуть вплинути на залучення у мережу лінійного судноплавства і на транспортні витрати країн, що розвиваються [26]. Крім того, необхідно враховувати те, що є обмежена кількість МП, здатних з інфраструктурної точки зору, приймати судна високою вантажопідйомністю та обробляти близько 10 тис контейнерів за один захід судна, мегаконтейнеровози. Це виклик не лише МП, а і

ланцюгом поставок [35].

5) Цифровізація в портовому господарстві та у логістиці.

Цифрові трансформації торкнулися і портового господарства, так як збільшення транспортних можливостей вимагає негайного прийняття рішень на основі даних про точне розташування та стан вантажу, а також про всі логістичні та інституційні аспекти портових операцій [19]. Це сприяє залученню більших інвестицій в нові цифрові технології [27]:

Процеси цифровізації, що притаманні розвитку МП, характеризують ознаки, що одночасно є індикаторами таких процесів: використання великих даних та хмарних технологій [4]; розповсюдження Інтернету речей [8]; розвиток роботизації та поширення технології 3д друку [14]; блокчейн; краудсорсинг [16, 17].

Також слід відзначити портову систему Єдиного вікна - Port Single Window (PSW), що суттєво спрощує торгові процедури. Впровадження PSW дозволяє усім учасникам портових логістичних процесів представляти нормативні документи в єдиному місці і/або єдиному суб'єкті. Такими документами зазвичай є митні декларації, заяви на отримання дозволів на ввезення/вивезення та інші підтвердні документи, такі як сертифікати походження вантажів і торговельні рахунки.

Найбільшого прояву у МП цифровізація досягла у розробці та впровадженні інтелектуальних транспортних систем (ІТС), що забезпечують роботу МП. Так, у МП впроваджуються Системи Співтовариства Порту (Port Community Systems (PCS)) – електронна торгівельна платформа, в залежності від типу власності і бізнесу адміністрації порту [15]. PCS надає логістичну інформацію компаніям, що беруть участь в розподілі вантажів, пов'язаних з портами, включаючи експедиторів, які виступають в якості посередників для імпортерів (вантажоодержувачів) або експортерів (вантажовідправників), операторів портових терміналів, які є інтерфейсом між причалами порту і внутрішніми районами, митницею, морськими перевізниками, внутрішніми перевізниками і самою адміністрацією порту (рис. 1.2) [16].



Рис. 1.2. Система Співтовариства Порту

В Україні, Міністерством інфраструктури та Галузевим центром цифровізації та кібербезпеки, виконуючи зобов'язання перед ЄС згідно з Угодою про Асоціацію, запроваджено Єдиний транспортний портал електронних послуг [12]. Серед е-сервісів, які доступні на порталі, сприяють ефективній роботі МП такі:

- електронний кабінет моряка [13], за допомогою якого є можливість переглянути власні наявні документи, подати онлайн-заявку на проходження державної кваліфікаційної комісії (ДКК);

- сервіс відкритих даних транспортної галузі [14], де містяться актуальні статистичні дані щодо реалізованих дозволів на міжнародні вантажні перевезення та їх залишки;

- сервіс електронного документообігу інфраструктурної галузі [15] для підприємств. Система має сучасний інтуїтивний інтерфейс, працює в браузері та може використовуватися із смартфона через мобільний додаток [16].

6) Безпека мореплавства та екологічна безпека. Зростаюча інтеграція логістичних ланцюгів поставок вантажів вимагає стабільності, якій загрожують низка зовнішніх факторів, що можуть негативно вплинути на морські перевезення, а саме: піратство (Ормузька протока), політична нестабільність та воєнні конфлікти

(Керченська протока та Азовське море), тероризм, стихійні лиха та інші. А внутрішня безпека інфраструктури, вантажів та людей є критично важливими послугами, що має надавати транспорт. З метою підвищення безпеки впроваджено технічні стандарти, такі як 180-28000, в міжнародних ланцюгах поставок [8].

Позитивний ефект від посилення цифровізації та автоматизації у МП має зворотній бік. Цифровізація будь яких процесів вимагає посилення кібербезпеки. З одного боку, використання різних систем управління і підвищення рівня цифровізації в цілому в порту знизить ризик помилок персоналу, а автоматизація підвищить надійність системи та обмежить кількість затримок. З іншого боку кібербезпека і кібер-стійкість стають все більш важливими в якості паралельної розробки для цифровізації, враховуючи стратегічну значимість МП не лише для регіону або країни, а і в міжнародному значенні [7].

З іншого боку, посилення процесів глобального потепління та наслідки впливу людини на довкілля спонукають провідні екологозахисні організації світу приймати відповідні стримуючі та контролюючі нормативно-правові міжнародні акти.

Вимоги щодо стандартів екологічної безпеки висувуються і до України, імплементація цих постанов врахована в Угоді про асоціацію Україна-ЄС, та від цього будуть залежати подальші кроки та рішення ЄС щодо інтеграції з Україною. Саме тому постає необхідність проаналізувати стан імплементації законодавства ЄС у нормативно-правову базу України у сфері морського транспорту та МП.

III. Тренди, що мають просторові особливості, до яких відносяться і екологічні, які впливають, в першу чергу, на географічну складову діяльності.

7) Глобальні зміни у маршрутах лінійного судноплавства. Основними причинами змін маршрутів є наступні: по-перше, це танення льодовиків в Арктиці, що відкриває нові можливості для розробки більш коротких маршрутів між споживчими та виробничими ринками. Внаслідок цього актуалізується поява нових МП, а також це дає поштовх для розвитку старих МП, що знаходяться вздовж цих маршрутів. По-друге, це технічні зміни, що пов'язані з покращенням інфраструктури та технічних характеристик таких географічних об'єктів як протоки та канали, які вважаються у прямому та переносному сенсі «вузькими місцями» у світових морських перевезеннях. І якщо формування нових маршрутів повз Арктичний океан

знаходяться на стадії обговорень, то глобальні інфраструктурні проекти пов'язані із збільшенням пропускної здатності проток та каналів відбуваються постійно, цьому і присвячено текст нижче [15].

Узагальнення глобальних трендів розвитку морських перевезень та МП спонукає продовжувати подальші дослідження в напрямку розкриття теоретико-методичних засад розвитку та розміщення МП як державних підприємств. Крім того, управління розвитком таких підприємств потребує чіткого науково обґрунтованого підходу до систематизації та класифікації сукупності факторів, які впливають на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції.

1.3. Фактори впливу на розвиток морських портів

Згідно з Законом України «Про морські порти України», 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. Отже, судячи з означення, МП це в першу чергу підприємства, розвиток яких відбувається у просторі певного регіону та залежить від факторів, які нами буде розглянуто з метою подальшого окреслення проєктів управлінських рішень щодо ефективного розвитку МПУ в умовах європейської економічної інтеграції.

Враховуючи те, що сьогодні конкурентоспроможність об'єкту визначає чи відбувається розвиток, чи деградація підприємства, фактори конкурентоспроможності відповідно, на нашу думку, є факторами впливу на розвиток. Під факторами впливу на розвиток МП ми розуміємо конкретний факт або подію, що спричиняє зростання або падіння показників діяльності порту, в першу чергу обсягів перевалки вантажів та фінансові результати діяльності порту.

Виходячи з того, що МПУ - це підприємства, управління розвитком яких здійснюється державою через Адміністрацію морських портів України (АМПУ), окреслені групи факторів базуються на теоретичних підходах до дослідження з позицій регіональної економіки, теорії просторового розвитку, а також теорії полюсів

зростання, в основі яких лежить інновацій розвиток.

Насамперед, фактори не існують самі по собі, вони перебувають під постійним взаємовпливом, що створює додаткові складнощі для їх групування. Вочевидь, є фактори які мають більший чи менший вплив на розвиток МПУ в умовах інтеграції, крім того, цей вплив може носити характер як деструктивний (негативний) так і конструктивний (позитивний). Природні, географічні фактори не можуть бути змінені та не піддаються короткостроковим впливам, тому на посилення чи послаблення інтеграційних процесів у МП можна вплинути через зміну внутрішніх та зовнішніх факторів. Глобальні тренди формують низку зовнішніх факторів, які мають безпосередній вплив на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції. Сукупність згрупованих факторів представлено у таблиці 1.5.

Таблиця 1.5

Фактори впливу на розвиток морських портів України в умовах європейської економічної інтеграції

	<i>Природні</i>	<i>Зовнішні</i>	<i>Внутрішні</i>
1	2	3	4
Географічні	<i>Позитивні:</i> Географічне розташування МПУ. Природні гавані в гирлах річок. Наявність розгалуженої мережі внутрішніх водних шляхів. Кліматичні особливості.	<i>Позитивні:</i> Географічна близькість до світових ринків експорту та імпорту вантажів (ЄС) Нові маршрути лінійного судноплавства. Територіальна близькість в межах районів тяжіння МПУ природних ресурсів та переробної бази. <i>Негативні:</i> Конкуренція на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну: Констанца, порти Болгарії, Росії, та для контейнерів - Грузії. Зміни транспортних маршрутів пов'язані з переорієнтацією зовнішньоторговельних відносин.	<i>Позитивні:</i> Розгалужена портова мережа України, у МП надаються різноманітні послуги (розглянуто у розділі 2.3.).
Економічні	<i>Негативні:</i> Низьке значення індексу включеності МПУ в міжнародні транспортні коридори, які обслуговують потреби світової торгівлі. Низький розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах.	<i>Позитивні:</i> Можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС. Впровадження нової для України форми ДПП як концесія у МПУ. Високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових. <i>Негативні:</i> Стан економіки України та купівельна спроможність населення, починаючи в період воєнного стану. Стан світової економіки - криза пов'язана із епідемією коронавірусу. Примусова інтеграція.	<i>Позитивні:</i> У 2020 спрощено процедури реєстрації маломірних суден у Судновій книзі. <i>Негативні:</i> Тарифна політика України щодо портових зборів. Зниження обсягів капітальних інвестицій у розвиток МП.

1	2	3	4
Техніко-технологічні (інфраструктурні)	<i>Негативні:</i> Не достатні природні глибини в акваторії МП і на підходах до нього	<i>Позитивні:</i> Розвинені райони хінтерланда МПУ і достатньо великі розмір району тяжіння порту. <i>Негативні:</i> Стан транспортної інфраструктури хінтерланда, району тяжіння МПУ та України загалом. Контейнеризація вантажів. Збільшення розмірів суден.	<i>Позитивні:</i> Сервісні: Розширений асортимент портових послуг у великих МПУ (банківські, митні, інші логістичні послуги). <i>Негативні:</i> Сервісні: Розвиток суднобудівництва, судноремонту, приладобудування в МПУ є недостатнім. Інфраструктурні Зношеність основних фондів близько 70%, через що технічні характеристики МПУ є незадовільними за якістю, хоча за кількістю їх достатньо. Застосовувані стандарти якості; стандарти енергоефективності та екологічності роботи МПУ є досить низькими, що є причиною аварій. Недостатня розвиненість портової інфраструктури, що забезпечує безпеку мореплавання, обслуговування суден, перевалку вантажів та утилізацію відходів з суден згідно норм і стандартів міжнародних екологозахисних організацій (ІМО) та ЄС. Рівень інноваційного розвитку (автоматизації та цифровізації) у МПУ є досить низьким та не забезпечує вимог та стандартів ЄС та ІМО.
Соціально-політичні		<i>Негативні:</i> Суспільно-політична ситуація в Україні. Військові дії на сході країни.	<i>Позитивні:</i> Наявність кваліфікованого персоналу.

Безсумнівно, що першорядними чинниками, що мають вплив на МП є фактори географічного походження. Серед факторів природного характеру нами виділено фактори, що мають тільки позитивний вплив, а саме: географічне розташування МПУ - по всьому узбережжю Чорного та Азовського морів, вздовж Дунаю та у гирлах річок Дніпро та Південний Буг; Україна має розгалужену річкову мережу, і сприятливі кліматичні особливості - короткий строк льодового режиму, низький рівень ризиків природних катаклізмів. Серед зовнішніх факторів до позитивних віднесено такий важливий фактор як географічна близькість до світових ринків експорту та імпорту вантажів, в першу чергу ринок ЄС, і відповідно через МПУ можуть пролягати нові торговельні маршрути Азія-Європа, враховуючи розширення ТЕЖГ на схід. Позитивний вплив має територіальна близькість в межах районів тяжіння МПУ природних ресурсів та переробної бази, достатній рівень економічного, виробничого і споживчого потенціалу. Негативним фактором, що впливає на МПУ, є географічна складова посилення конкуренції на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну, а саме географічна близькість до портів- конкурентів та взаємозамінність між цими портами (Констанца, порти Болгарії, та для контейнерів - Грузії) та МПУ.

Крім того, на діяльність МПУ впливають зміни транспортних маршрутів, пов'язані з переорієнтацією зовнішньоторговельних відносин України, що вже відобразилося на обсягах перевалки вантажів. Зовнішнім негативним фактором є також те, що на сьогодні протока Босфор має обмежений доступ для суден з великим об'ємом та не високу пропускну спроможність. Позитивним внутрішнім фактором впливу на розвиток МПУ є розгалужена портова мережа, де у МП надаються різноманітні послуги.

Не менший вплив, ніж географічні фактори, мають фактори економічні. До природно-економічних факторів що негативно впливають на розвиток МПУ, відноситься низьке значення індексу включеності МПУ в міжнародні транспортні коридори, які обслуговують потреби світової торгівлі. Крім того, до цієї категорії нами віднесено низький розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Зовнішні фактори впливу мають достатньо позитивних аспектів, наприклад можливість залучення іноземних інвестицій за рахунок програм ЄС, впровадження нової для України форми ДПП як концесія у МПУ та високий експортний потенціал вантажів чорних металів,

вугілля, залізорудного концентрату та зернових сприяють інтеграційним процесам МПУ. Негативно на розвиток МПУ в умовах інтеграції впливає стан економіки України та купівельна спроможність населення, що пов'язано також зі станом світової економіки та загостренням, спричиненим епідемією коронавірусу, а також воєнними діями в Україні. Крім того, до зовнішніх економічних факторів нами віднесено процеси примусової галузевої інтеграції, які проявляються сьогодні. Внутрішньо-економічними позитивними факторами впливу на розвиток МПУ є те, що з 2020 року спрощено процедури реєстрації маломірних суден у Судновій книзі. Внутрішньо-економічними негативними факторами є тарифна політика України щодо портових зборів та зниження обсягів капітальних інвестицій у розвиток МП, зважаючи на те, що їх обсяги і так незначні, і зазвичай фактичні обсяги інвестицій нижчі від запланованих вдвічі.

Природним техніко-технологічним фактором, що має негативний вплив, є недостатні природні глибини в акваторіях МПУ і на підходах до них, що вимагає постійних днопоглиблювальних робіт, а отже і збільшення капітальних інвестицій. Із позицій зовнішнього впливу на МПУ позитивний вплив мають в більшій чи меншій ступені розвинені райони хінтерланда МПУ, тобто району, прилеглого до порту, що здійснюють господарську діяльність по забезпеченню роботи порту, а також достатньо великі розміри районів тяжіння портів, тобто тих частин території областей чи країни в цілому, яку обслуговує порт. Негативно на розвиток МПУ в умовах інтеграції впливає техніко-технологічний стан транспортної інфраструктури хінтерланда, району тяжіння МПУ та України загалом, йдеться про інфраструктуру залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту, що обмежує пропускну здатність МПУ та їх залученість у транспортні коридори для інтер- та мультимодальних перевезень. Крім того, до негативних факторів слід віднести пов'язані з сучасні тенденціями розвитку морського транспорту та МП зокрема, такими як контейнеризація вантажів та збільшення розмірів суден, що вимагає розвитку відповідної інфраструктури у МП. І це безпосередньо пов'язано із внутрішніми техніко-технологічними факторами, що будуть описані нижче.

Систематизація внутрішніх техніко-технологічних факторів впливу на розвиток МПУ в умовах інтеграції виявилась складнішою, ніж систематизація в інших клітинках матриці. Окрім розмежування за позитивним та негативним впливом постала

необхідність класифікації факторів на сервісні та інфраструктурні. Ця потреба продиктована тим, що внутрішні техніко-технологічні фактори є досить вагомими для розвитку МП, а стан МПУ оцінюється в процесі інтеграції у портову мережу ЄС. Позитивними сервісними факторами впливу на розвиток МПУ є розширений асортимент портових послуг (банківські, митні, інші логістичні послуги) у найбільших МПУ (Одеса, Південний, Миколаїв, Чорноморськ). Негативним сервісним фактором є низький розвиток суднобудівництва, судноремонту, приладобудування в МПУ. Група негативних інфраструктурних факторів внутрішнього техніко-технологічного впливу на розвиток МПУ є найчисленнішою і, відповідно, найбільше деструктивно впливає на розвиток МПУ та потребує вирішення питань, пов'язаних саме з цими негативними факторами. Перш за все, рівень зношеності основних фондів МПУ становить близько 70%, через що технічні характеристики МПУ є незадовільними за якістю, хоча за кількістю їх достатньо, маються на увазі: глибини біля причалів, кількість причалів, складські приміщення та площі, термінали, наземна транспортна інфраструктура - залізниці, автомобільні дороги, трубопровідний транспорт, електрифікація тощо. Застосовувані стандарти якості, стандарти енергоефективності та екологічності роботи МПУ є досить низькими, що є причиною аварій. На сьогодні у МПУ недостатньо розвинена портова інфраструктура, що забезпечує безпеку мореплавання, обслуговування суден, перевалку вантажів та утилізацію відходів з суден згідно з нормами і стандартами міжнародних екологозахисних організацій (ІМО) та ЄС. Рівень автоматизації та цифровізації у МПУ є досить низьким та не забезпечує дотримання вимог та стандартів ЄС та ІМО.

До соціально-політичних факторів природного впливу нами не віднесено жодного. До зовнішніх факторів віднесено тільки ті, що носять негативний характер, а саме: суспільно-політичну ситуацію в Україні та вплив на розвиток МПУ військових дії на сході країни. Робота одного МП майже призупинена - Бердянського, а діяльність МП Маріупольський досить сильно скорочено, що негативно впливає на розвиток району тяжіння цих МП. Внутрішнім позитивним соціальним фактором є наявність кваліфікованого персоналу, що забезпечується кількома вищими навчальними закладами.

Так само, як і для соціально-політичних, не виділено фактори природного впливу

на розвиток МПУ і серед організаційно-адміністративних факторів. Серед низки зовнішніх негативних факторів першим нами виділено інтеграцію МПУ з іншими видами транспорту, в першу чергу із залізничним та автомобільним транспортом. Мається на увазі інституційна та нормативно-правова складова даного фактору, так як з позиції інфраструктури транспортні мережі є інтегрованими, це склалося історично. Проте наразі не прийнято відповідної законодавчої бази, що стримує розвиток секторів транспортної галузі та МП зокрема. Загалом, виявляється недостатньо розвиненою наявна нормативно-правова база щодо регулювання діяльності МПУ та транспортної галузі в цілому. Недосконала система стратегічних документів, вона потребує окремої уваги з метою усунення розрізненості у системі документів. Крім того, вбачається недієвою Стратегія МПУ 2038, а також незадовільний стан імплементації міжнародного законодавства у галузі транспорту.

Подібним чином, носить негативний характер група внутрішніх організаційно-адміністративних факторів, до яких віднесено неефективну роботу АМПУ, що спричиняє уповільнення темпів розвитку МПУ, становить перепони на шляху економічної інтеграції МПУ у портову мережу ЄС.

Отже, осмислення поняття «інтеграція» як економічної категорії, що впливає на розвиток МП, узагальнення засад «Теорії полюсів зростання» та «Теорії розміщення» підприємств та систематизація факторів впливу на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції дозволило сформулювати авторське означення терміну «управління розвитком МП в умовах європейської економічної інтеграції» - це діяльність органів виконавчої влади усіх рівнів управління, спрямована на вирішення завдань збалансованої транспортної політики України у галузі портового господарства шляхом упровадження Стратегії МПУ 2038 як центрального інструменту стратегічного управління на коротко-, середньо- і довгострокову перспективи, результатом якої стане повноцінна інтеграція МПУ у TEN-T, що сприятиме якісним позитивним змінам економічної системи України та галузі портового господарства зокрема.

Підсумком систематизації факторів за позитивним та негативним впливом на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції є розуміння системи зв'язків: МПУ - національне господарство - інтеграційні процеси Україна-ЄС, що є

основою для подальшого дослідження.

РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС

2.1. Етапи європейської транспортної інтеграції та європейський досвід розбудови портової мережі

Історія спільної інфраструктурної політики ЄС загалом починається з 90-х років, коли 12 країн-членів ЄС після підписання Маастрихтської угоди прийняли рішення про створення низки інфраструктурних проєктів, які б сприяли функціонуванню внутрішнього ринку ЄС за допомогою розбудови ефективної транспортної мережі. Тоді основним завданням TEN-T було визначено стимулювання економічного зростання та конкурентоспроможності в єдиному економічному європейському торговому просторі за рахунок ефективних мультимодальних високошвидкісних маршрутів та безбар'єрного транзиту вантажів територією країн, що беруть участь у проєкті, та країн-сусідів. Таким чином, TEN-T уособлює собою частину Лісабонської стратегії з підвищення.

Глобалізація економіки та лібералізація торгівлі призводять до генерації нових світових товаропотоків і зміни напрямків існуючих. Через територію України проходять транспортні коридори, створені Європейським Союзом і країнами Чорноморського Економічного Співробітництва. У результаті вдалого географічного розташування транзитний потенціал нашої країни оцінюється, як один з найкращих в Європі [3].

На сьогодні Україна має найбільшу кількість портів (18 морських торговельних портів, 12 портпунктів та 4 морських рибних порти) серед інших країн в Чорноморському басейні [4].

Морські торговельні порти розташовані на всьому морському узбережжі України: гирловій ділянці річки Дунай, у північно-західній частині Чорного моря – у лиманах Дністровський, Сухий і Григор'євський, у Бузько-Дніпровському лимані, в гирлах річок Південний Буг і Дніпро, у Каркинитській затоці та далі на всьому морському узбережжі Криму, на півдні й у північно-західній частині Азовського моря.

Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країни Придунав'я та Центральної Європи.

Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Олександрівськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) забезпечують транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків; обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору (включаючи нафтовантажі). Найбільш значними з цих портів є Іллічівськ, Одеса та Южний. На їхню частку сумарно припадає близько 60% усього вантажообігу українських морських портів.

Порти Кримського узбережжя Чорного моря (Євпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія) – перевалюють регіональні вантажопотоки Чорноморсько-Азовського та Середземноморського басейнів та частково вантажопотоки Євразійського нафтового транспортного коридору.

Азовські порти (Керч, Бердянськ, Маріуполь) – транспортне обслуговування промислових центрів Донбасу та Поволжя; участь у перевезеннях експортних вантажів у країни Середземномор'я, Придунав'я, Центральної Європи.

Українські морські порти орієнтовані на перевалку сухих вантажів, частка потужностей для перевалювання наливних вантажів складає 26%. Наявність розгалуженої мережі морських портів і терміналів, які виконують роль початкових та кінцевих пунктів далеких океанічних перевезень, що зв'язують Чорноморський регіон України з країнами інших континентів, в цілому забезпечує перевалювання 35% [1] вантажів Чорноморського регіону. Це сприяє підвищенню конкурентоспроможності України у портовій сфері в Чорноморсько-азовському регіоні. Українські морські порти орієнтовані на перевалювання сухих вантажів; частка потужностей для перевалювання наливних вантажів складає 26% [1]. Більшість портів є універсальними, а потужності для перевалювання генеральних і навалювальних вантажів взаємозамінні, що дозволяє перерозподіляти завантаження вільних потужностей.

Морські порти відіграють важливу роль, сполучаючи внутрішні залізничні й автотранспортні лінії з морськими. На передній план виходить комплекс питань і вимог,

пов'язаних з морською інфраструктурою, оновленням флоту, якістю послуг у морських портах, ринковим доступом до портових послуг, вдосконаленням законодавства та регулюючих норм, що стосуються морських портів. У рамках реформування галузі у квітні 2011 року було створено Держінспекцію з безпеки на морському та річковому транспорті («Укрморрічінспекція»), а в структурі МІУ утворений Департамент держполітики у сфері морського та річкового транспорту.

У листопаді 2011 року Кабмін України затвердив перелік інфраструктурних проектів у сфері транспорту, що закріплено розпорядженням уряду № 1329-р. Зокрема на створення глибоководного порту в акваторії морського торгового порту Южний у 2012-2015 роках планується виділити 2 млрд. грн, у тому числі 501,3 млн. грн власних коштів підприємства, 1,502 млрд. грн – кредитних коштів. На розвиток Карантинного молу в Одеському порту передбачено 4,033 млрд. грн. [5].

Досвід європейських країн, принципи розвитку та ведення торгівлі, та, окремо, вимоги до портової інфраструктури повинні стати для України орієнтирами на шляху розвитку в задекларованому напрямку в бік інтеграції з ЄС. Першим кроком до цього стало підписання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі: Угода Україна-ЄС). Політичну частину Угоди Україна - ЄС підписано 21 березня 2014 р. під час Позачергового Саміту Україна-ЄС. 1 вересня 2017 року після тривалого процесу ратифікації Угода Україна - ЄС набула чинності у повному обсязі.

Крім того, у 2004 році активізовано Європейську політику сусідства (The European Union's European Neighbourhood Policy (ENP)), спрямовану на посилення стабільності, безпеки та розвитку найближчих сусідів ЄС з метою досягти максимально можливої політичної асоціації та економічної інтеграції. ENP у 2011 році трансформовано з урахуванням тогочасних потрясінь – “Арабської весни”. Головною новацією стало застосування принципу “більше за більше”, згідно з яким зусилля країн-партнерів ЄС в політиці сусідства в галузі реформ повинні бути винагороджені додатковою фінансовою та організаційною допомогою [11].

Питання галузевої інтеграції, а саме інтеграції транспортних мереж ЄС (TEN-T) з

країнами-партнерами визначені пріоритетними для ENP, їм приділяється увага в Пріоритетному напрямку III: взаємопов'язаність, енергоефективність, довкілля та зміна клімату, де зазначається, що покращення транспортного сполучення між країнами-партнерами ініціативи ЕР як всередині регіону, так і з країнами ЄС сприятиме економічному зростанню і створенню робочих місць для громадян. Посилення транспортних зв'язків зробить доступнішими основні послуги і ринки, підвищить стійкість соціально-економічних систем та знизить вразливість до криз.

Отже, започаткована у 2017 році ініціатива ЕР є наслідком становлення та розвитку тривалої внутрішньої інтеграційної політики ЄС та втіленням його намірів щодо зовнішніх інтеграційних пріоритетів. Україну включено у ці пріоритети як ключового учасника. В свою чергу, для України ЕР відкриває значні можливості для підтримки інтеграції економіки України в економічний простір ЄС, в тому числі і підтримку інтеграції транспорту як ключового сегменту економіки. В першу чергу, підтримки потребують інституційне та фінансове середовище.

Нормативно-правове забезпечення транспортної політики ЄС. Уперше наміри про розбудову TEN-T розкриті у Маастрихтському договорі, підписаному в 1992 р. та ректифікованому в 1993 р., де у статтях 170–172 окреслені наміри про створення трансєвропейської транспортної мережі. 23 червня 1996 р. схвалено перші «Правила Спільноти» затверджені Рішенням № 1692/96 ЄС для розробки транс'європейської мережі у транспортному секторі (TEN-T), які, по суті, стали генеральним планом, що пов'язує між собою національні мережі всіх видів транспорту. Згодом у декілька етапів до цих правил вносилися зміни (1995–1999, 2000–2006 та 2007–2010 рр.), відповідно до того, як еволюціонувало ставлення до навколишнього середовища, розвивалися ІТ-технології та змінювався склад ЄС внаслідок географічного розширення.

У Білій книзі ЄС - транспорт 2050 [17] (головному довгостроковому стратегічному документі), який сформував єдину європейську транспортну політику, визначено основні пріоритети стосовно таких аспектів: територіального узгодження та економічного зростання, узгодженості системи фінансування, вирішення проблем з диспропорціями у ціноутворенні та подальшого поєднання TEN-T зі світовими

транспортними мережами.

На сьогоднішній день існують чотири основні фондові інструменти фінансування розвитку TEN-T для країн ЄС [22]: 1. *Connecting Europe Facility* (CEF) – механізм з'єднання Європи; 2. *The European Fund for Strategic Investment* (EFSI) – Європейський фонд стратегічних інвестицій та 3. *The European Structural and Investment Funds* (ESIFs) – європейські структурні та інвестиційні фонди. 4. *Horizon 2020* – Горизонт 2020.

Втім, на сьогодні в ЄС напрацьовано низку фінансових інструментів, націлених на соціально-економічний розвиток країн-партнерів ініціативи ЕР, та фінансових інструментів, націлених на розвиток транспортної інфраструктури в країнах-партнерах з метою подальшого розширення TEN-T.

Вивчення досвіду внутрішньої інтеграції транспортних систем ЄС та процесу подальшої інтеграції транспортних систем за межами об'єднання свідчить про висування до транспортної інфраструктури України, і зокрема до інфраструктури МП відповідних вимог, як і вимог до управління розвитком МПУ в умовах інтеграції. Ініціатива ЕР вкрай важлива для модернізації транспортної інфраструктури України з метою наближення інтеграції у TEN-T. Саме тому необхідно оцінити проміжні результати виконання двосторонньої програми дій, що дасть змогу виявити на цьому етапі проблеми в реалізації задекларованих задач. Крім того, актуалізується дослідження діяльності та сучасного стану МПУ через аналіз основних показників їх роботи та порівняння з іншими портами Азово-Чорноморського басейну, які є конкурентами для МПУ на ринку портових послуг.

Виконаний аналіз досвіду ЄС, щодо управління розвитком транспортною інфраструктурою та МП зокрема, дозволяє підсумувати стратегічні завдання для України в процесі інтеграції у TEN-T:

- імплементація законодавства ЄС (Директив ЄС 2000/59 ЄС, 2010/65 ЄС тощо);
- модернізація портової інфраструктури, відповідно до вимог до неї з боку ЄС (Регламент № 1315/2013), йдеться про портове обладнання; впровадження відповідних, сумісних з світовими та європейськими ІТС; екологічний нагляд та контроль у МПУ тощо;
- розробка та впровадження обґрунтованої та дієвої системи стратегічних

документів управління розвитком МПУ;

- аналіз проміжних результатів реалізації діючої Стратегії МПУ 2038, та її актуалізація, з урахуванням сучасних змін у зовнішній політиці держави щодо інтеграції у транспортну інфраструктуру ЄС;

- посилення участі України (в особі Мінінфраструктури) у європейських програмах із сприяння розвитку транспорту, що фінансуються з фондів ЄС;

- виконання Урядом України та профільним міністерством та його відомствами взятих зобов'язань у реалізації програми ЕР ЄС.

Чіткі орієнтири, щодо першочергових завдань для України на шляху до інтеграції її транспортної інфраструктури у TEN-T, дозволяють конкретизувати їх у відповідних стратегічних документах та є важливою передумовою для актуалізації Стратегії МПУ 2038.

2.2. Сучасний стан розвитку морських портів України

Стратегічне планування та управління розвитком МПУ на галузевому рівні у довгостроковому періоді реалізується Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [8]. Національна транспортна Стратегія повинна бути основним документом, що визначає стратегічні пріоритети розвитку та способи комплексного досягнення поставлених у ній цілей.

На державному рівні затверджено «Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року» від 11 липня 2013 р. № 548-р [9], основною метою якої є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення розвитку МПУ. Стратегія МП 2038 є головним інструментом проведення державної політики у сфері розвитку МП, та, теоретично, ставить метою реалізацію державної політики щодо забезпечення розвитку МПУ, але на практиці не відображає загальні тенденції державної політики, щодо розвитку транспорту в цілому. На нашу думку, діюча Стратегія МП 2038 недієва, та не відповідає загальним методичним вимогам до стратегічних документів, саме тому необхідно приділити більше уваги саме

методичним недолікам затвердженої Стратегії МП 2038.

Наказом Мінінфраструктури № 26 від 17 січня 2013 р. було ухвалено Програму розвитку Іллічівського морського торгового порту, згідно з якою проектна потужність порту має бути збільшена з 30 млн. т до 76 млн. т.

У 2012 року Верховна Рада схвалила Закон України «Про морські порти України». Закон принципово має вирішити питання про правовий статус портів і забезпечити рівний доступ до ринку професійних послуг у сфері комерційної діяльності підприємств і організацій морського, річкового та інших видів транспорту, незалежно від форм власності. Закон пропонує дозволити оренду або концесію портових причалів строком до 49 років, визначає умови приватизації портової інфраструктури, припускає залучення приватних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури на основі окремих угод концесії, угод про спільну діяльність, оренди та інших видів державно-приватного партнерства.

Закон вносить ряд нововведень в існуючі правові стосунки, що регулюють діяльність морських портів. Також законом передбачається розробити Стратегію розвитку морських портів України до 2037 року, яка стане основою планування розвитку портової галузі. При цьому в основу Стратегії відповідно до Закону «Про морські порти України» повинні бути покладені також плани розвитку морських портів, над якими зараз активно працюють порти.

Згідно ухваленому урядом Плану організації підготовки проектів актів, необхідних для забезпечення реалізації Закону України від 17 травня 2012 № 4709-VI «Про морські порти України», розроблено низку документів, які надано на узгодження в інші органи виконавчої влади. Серед проектів, що знаходяться у роботі, такі:

- розпорядження уряду про створення державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Адміністрація морських портів (АМП) створюється з метою утримання та використання державного майна;
- проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку ведення Реєстру гідротехнічних споруд морських портів України»;
- проект закону щодо штучно намитих територій в акваторіях морських портів;

· проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку укладання угод компенсації інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури», який виноситься на публічне громадське обговорення.

У морській галузі з початку липня 2012 року функціонує єдина система моніторингу надводної обстановки, створена відповідно до сучасних інформаційних технологій з використанням автоматичних ідентифікаційних систем на Чорному та Азовському морях у зоні відповідальності України. Технічне супроводження роботи системи моніторингу АІС в Україні забезпечують КП «Морська пошуково-рятувальна служба», ДУ «Держгідрографія» та ДП «Дельта-лоцман».

У 2012 році сформовано «Морську пошуково-рятувальну службу України» та відкрито Центр інформаційного забезпечення морської пошуково-рятувальної служби України при МІУ. Головне завдання Центру – надання МІУ, «Укрморречінспекції» та за необхідності іншим органам влади в режимі реального часу інформації щодо стану національної системи пошуку та рятування на морі у морському пошуково-рятувальному районі України, аварійних морських пригодах і ходу проведення відповідних пошуково-рятувальних операцій. Центр оснащений комплексом технічних засобів, що дозволяють здійснювати моніторинг судів у межах морського пошуково-рятувального району України та приймати в режимі он-лайн інформацію Державного морського рятувально-координаційного центру про хід проведення пошуково-рятувальної операції.

Мінінфраструктури продовжує реалізацію реформи згідно з Законом України «Про морські порти» та реалізовує проекти по підвищенню конкурентоспроможності українських морських торговельних портів.

Зараз будується новий контейнерний термінал на Карантинному молу в Одеському морському порту. Інвестиції складуть близько 2 млрд грн. Це дозволить побудувати два причали загальною довжиною 650 м, створити 112,4 тис. кв.м площі складських приміщень, створити 405 робочих місць і збільшити вантажообіг контейнерів [5].

Перед морською галуззю стоїть стратегічна задача – максимально підвищити конкурентоспроможність українських портів та розвивати інфраструктуру і таким чином

створювати нові робочі місця, наповнювати місцеві бюджети, а також створювати ресурс для місцевого розвитку.

Незважаючи на складні умови економічної кризи, в минулому році морський торговельний порт «Южний» переробив майже 23 млн. тонн вантажів, що на 0,4% більше, ніж у 2011 році. Відрахування до держбюджету за підсумками року склали майже 400 млн грн. [4].

Враховуючи значні фінансові вливання, сподіваємось, що будуть подоланні основні негативні тенденції, такі як:

- Непривабливість портів для транзитних вантажопотоків: за даними січня 2011 року через порти України перевантажується не більше 15% від потенційного обсягу транзиту суміжних держав [6].

- Моральна та фізична застарілість інфраструктури, що вказує на необхідність оновлення українських портів на якісно новому рівні: створення портів 3 покоління. Такі порти, що вже функціонують на світовому ринку, мають виражену комерційну орієнтацію і представляють собою розвинутий торговий центр. Їх організаційна структура характеризується інтеграцією з торговою та індустріальними зонами, тісними зв'язками з муніципалітетом, наявністю найсучаснішої інформаційної бази. До структур третього покоління сьогодні можна зарахувати німецькі порти Роттердам і Гамбург, італійський Трієст, китайський Гонконг, англійський Дувр і канадський Галіфакс. Класичним прикладом такого порту є Гамбург. Його термінали напряму поєднані з клієнтами залізницею, автотранспортом, морськими і річковими суднами, паромами.

- Менеджмент морських портів України сьогодні використовує раніше напрацьовані застарілі схеми і більшою мірою звертає увагу на конкуренцію на внутрішньому ринку стівідорних послуг, ніж на підвищення ролі підприємства у інтеграційних процесах [1,4], хоча зараз у світі менеджмент відіграє все більшу роль в підвищенні конкурентоспроможності портів.

Вважаємо, що підвищити конкурентоспроможність українських портів в умовах глобалізації ймовірно такими шляхами:

- взаємодія на державному рівні між органами державної влади щодо реалізації інтегрованих програм розвитку (спільний розвиток промислових кластерів, зокрема дорожньої інфраструктури тощо);

- активна участь у політично-економічних альянсах з метою спрощення митних процедур між державами;

- взаємодія з іноземними портами Чорного моря (спільний розвиток програм з залучення вантажопотоків, узгоджений розподіл за спеціалізацією порту);

- створення сприятливих умов для залучення коштів інвесторів в порти (від міжнародних та українських інвесторів, фінансових інституцій);

- забезпечення на рівні держави гарантії та захисту прав інвесторів;

- реалізація довгострокових проектів розвитку регіону у сфері підвищення добробуту регіону, покращення соціальної інфраструктури, створення нових робочих місць;

- підтримка навчальних закладів з підготовки спеціалістів портової галузі, оновлення програм у відповідності до світових трендів, кооперація з міжнародними навчальними закладами;

- розробка програм підвищення кваліфікації співробітників порту для обслуговування нових технологічних комплексів;

- гармонізація екологічних заходів з міжнародними стандартами;

- облік норм ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами, а також стандартів та вимог щодо розміщення екологічно несприятливих виробництв;

- забезпечення достатніх глибин на підхідних шляхах та акваторіях портів для прийому та обробки суден підвищеного тоннажу;

- оновлення портового та допоміжного флоту, зокрема придбання буксирів, криголамів, днопоглиблювального флоту тощо;

- забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, які оплачуються у складі портових зборів;

- забезпечення належного рівня безпеки судноплавства на підходах до портів і на їхніх акваторіях, збереження людського життя;

- забезпечення ефективного функціонування системи моніторингу надводної обстановки в територіальних водах України, основними цілями якої є оптимізація регулювання руху суден та ефективного і своєчасного пошуку і рятування людей на морі;

- розвиток системи управління рухом суден;

- укладення двосторонніх міждержавних договорів щодо пошуку і рятування на Чорному морі;

- придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів;

- створення на Азовському морі Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та забезпечення безпеки;

- забезпечення ефективного функціонування та розвитку берегових систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства;

- розвиток мультимодальних перевезень, зокрема з моря на річку в Миколаївському та Херсонському морських портах;

- забезпечення підвищення рівня кадрового потенціалу галузі, оновлення та удосконалення навчально-методичної та програмно-технічної бази для підготовки фахівців галузі морського транспорту;

- підвищення рівня охорони праці;

- доведення норм екологічної безпеки роботи портів до рівня міжнародних стандартів.

Подолавши негативні тенденції, українські порти мають стати конкурентоспроможними, впливати не тільки на економіку України, але й відігравати значну роль в глобальних процесах.

Порівнюючи показник обсягів перевалки вантажів у МПУ У 2019 році з 2012 роком (рис. 2.3) слід відзначити те, що не всі МП повернули собі обсяги перевалки вантажів 2012 року. Так від'ємний приріст цього показника станом на 2019 рік демонструють МП Скадовський - -98%, Білгород-Дністровський - -89%, Маріупольський - -56%, Ольвія - 48% та Бердянський - -16%. І якщо МП Маріупольський та Бердянський втрачають обсяги перевалки вантажів внаслідок військових дій на Сході країни, в той час як втрати за цим показником у МП Скадовський, Білгород-Дністровський та Ольвія пов'язані як з

неефективним управлінням, в тому числі і стратегічним, адміністрації МП так і з реструктуризацією МП (це стосується МП Ольвія).

Незважаючи на економічні та політичні кризи притаманні світовій економіці та економіці України зокрема, більшість МПУ демонструють нарощення обсягів перевалки вантажів. Так позитивний приріст цього показника станом на 2019 рік по відношенню до 2012 року спостерігається у МП Одеський - 3%, Ренійський - 18%, Південний - 34%, Ізмаїльський - 48%, Чорноморськ - 53%, Миколаївський - 61% та найбільше у МП «Усть-Дунайський», де цей показник становить 75%. Херсонський МП за період 2012-2019 рр. не демонстрував нарощення або падіння показника обсягів перевалки вантажів.

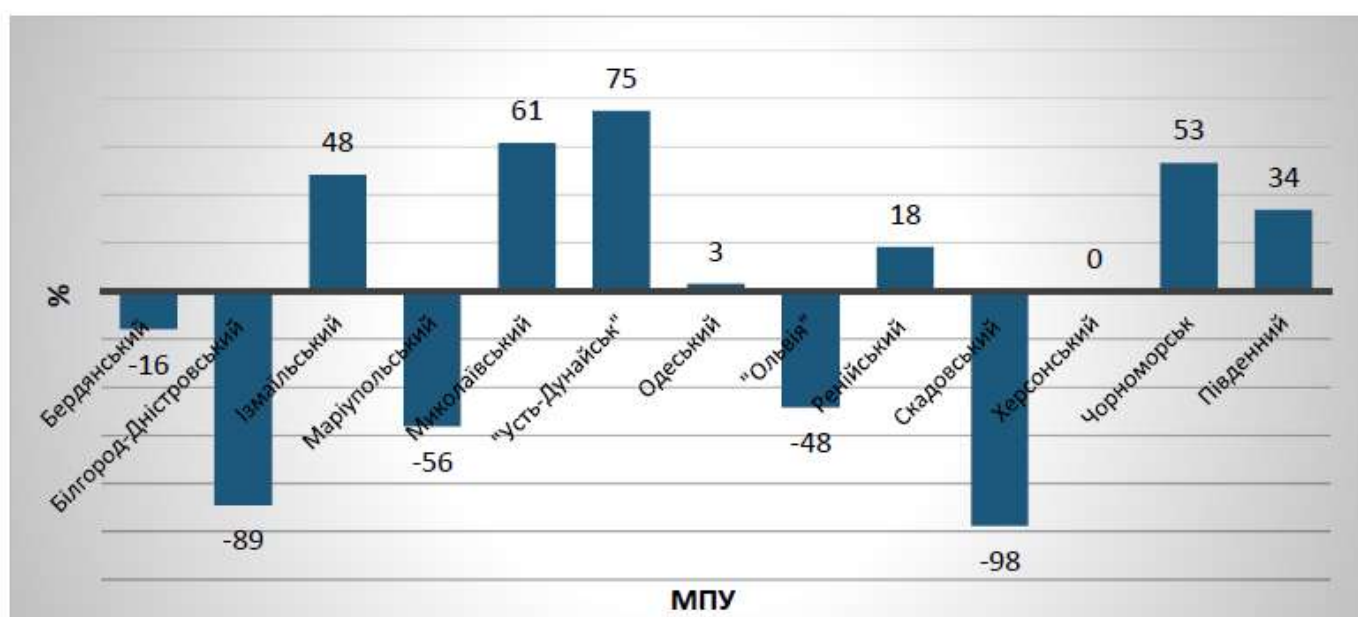


Рис. 2.3. Приріст обсягів переробки вантажів морськими портами України у 2021 році в порівнянні із 2014 роком, %

Підтверджуючи тезу про необхідність модернізації портової інфраструктури та про позитивний вплив її на економічну діяльність порту, МП Південний демонструє позитивну тенденцію у нарощуванні обсягів перевалки вантажів. Так у 2021 році у порівнянні з 2014 роком перевалено на 34% вантажів більше. Займаючи третє місце за обсягами перевалки вантажів серед МП Азово-Чорноморського басейну МП Південний у 2019 році здійснено перевалку вантажів обсягом 53,6 млн т.

Стрімке нарощування обсягів перевалки вантажів у період з 2014-2021 рр.

демонструють українські МП Миколаїв та Чорноморськ з відносними показниками у 62% та 53% відповідно. На практиці у 2021 році обсяги перевалки вантажів у МП Миколаїв становили 33,4 млн т, а МП Чорноморськ 26,2 млн т.

В МП Туапсе та Одеса, темпи зростання обсягів перевалки вантажів незначні, приріст в межах 10%. В свою чергу, незначне зниження обсягів перевалки вантажів, яке демонструє Одеський МП свідчить про відтягування потоків вантажів через МП Південний, конкурентна перевага якого - збільшення глибини стоянки біля причалів порту до 20 м. І якщо у 2010 році Одеський МП посідав третє місце за обсягом переробки вантажів серед МП Азово-Чорноморського басейну, то у 2021 році третє місце посідає МП Південний, тоді як Одеський МП зсунувся на шосте місце.

Розглядаючи структуру вантажів, перевалка яких здійснюється у МП України, відзначимо те, що суттєва частка в загальному обсязі належить експортним вантажам. Динаміка показників перевалки експортних, імпорتنних, транзитних та внутрішніх вантажів загалом відповідає загальній тенденції, що відображено на рис. 2.4.



Рис. 2.4. Динаміка та структура перевалки вантажів у морських портах України за 2014-2021 рр. тис. т

В загальному обсязі перевалених вантажів МП України у період з 2014 р. до 2021 р. переважає частка *експортних вантажів*, вона зростає з 64% до 76%, коливаючись в межах 10-12% протягом всього періоду. Загалом, обсяг експортних вантажів, які оброблялися у МП України в період 2014-2021 рр. виріс на 24 %, з 97,2 млн т за рік у 2014 році до 121 млн т за рік у 2021 році.

На другому місці у загальній структурі обробки вантажів МП України - *імпортні вантажі*, їх частка дещо зросла у 2021 році у порівнянні з 2014 р. з 11% до 16%. Абсолютне значення показника обсягів перевалки імпортних вантажів за дослідний період зросло на 61%, з 16,1 млн т у 2014 році до 25,8 млн т у 2021 році.

Третє місце у 2021 р. у загальній структурі перевалки вантажів МП України посідають *транзитні вантажі*. Так, їх частка в загальному обсязі перевалки вантажів становить 7%, тоді як у 2014 р. цей показник становив 23% і у загальній структурі перевалки вантажів посідає друге місце значно перевищують за обсягами обробки імпортні вантажі. Абсолютне значення показника обсягів перевалки транзитних вантажів у 2021 році становить 11 млн т на рік, що у порівнянні з 2014 роком, коли обсяги перевалки транзитних вантажів становили 35,3 млн т на рік відображає скорочення на 70%. МПУ мають значний транзитний потенціал завдяки своєму вигідному географічному положенню. Тенденція до скорочення обсягів перевалки транзитних вантажів у загальній структурі перевалки вантажів свідчить про втрату конкурентних позицій України в системі вантажних перевезень Азово- Чорноморського регіону.

Досить незначна частка перевалки вантажів - у межах 1-5% - у МПУ припадає на вантажі *внутрішнього сполучення*. Загалом у період з 2014 до 2021 року відбулося скорочення обсягів перевалки цих вантажів на 10% з 2,4 млн т у 2012 році до 2,1 млн т у 2021 році.

У 2019 році, в загальному підсумку МП України здійснено перевалку вантажів обсягом 160 млн т, з них 87% (139 млн. т) оброблено у наступних МП: МП Південний - 33,7%, Миколаївський - 20,9%, Чорноморськ - 16,4% та Одеський - 15,8%. Частка оброблених вантажів іншими МП України не перевищує 4%.

На обробці імпортних вантажів спеціалізуються МП Білгород-Дністровський, в загальній структурі оброблених вантажів якого частка імпортних становить 74% та МП Скадовський, де частка імпортних вантажів 55%. У переважної більшості інших МП України імпортних вантажів перевалюється в межах 13-21%. В МП Бердянський, Ізмаїльський та СМП Ольвія частка імпортних вантажів у загальному обсязі оброблених вантажів у межах 5%. В Ренійському МП перевалка імпортних вантажів у 2021 році не

здійснювалася.

Тож, проведена у даному та попередніх розділах аналітична робота щодо дослідження поточного стану функціонування МПУ, систематизація невирішених завдань реалізації Стратегії МПУ 2038, які постають у вигляді проблем, а також узагальнення висновків експертів [24] дозволило окреслити основні проблеми з якими стикається галузь портового господарства сьогодні:

1) *проблеми у відсутності реально діючих механізмів стратегічного управління галуззю*, так як невиконання більшості завдань поставлених у плані реалізації заходів щодо реалізації пріоритетних напрямів розвитку морського транспорту задекларованих у Наказі Міністерства інфраструктури України від 18 грудня 2015 року №542 свідчить про відсутність реально діючих механізмів реалізації галузевої політики на практиці та відсутність єдиного підходу до управління МПУ в керівництві країни, галузевому міністерстві (Мінінфраструктури) та відповідній управляючій організації (АМПУ);

2) *проблеми пов'язані з тим, що галузева Стратегія розвитку портового господарства України не убезпечена від зміни політичних циклів*, адже керівництво Міністерства інфраструктури змінюється в середньому кожні два роки, відповідно змінюються пріоритети розвитку транспортного сектору та розвитку МПУ зокрема. На нашу думку, положення Стратегії розвитку МПУ необхідно законодавчо закріплювати до обов'язкового виконання незалежно від змін політичних сил в країні;

3) *проблеми що носять нормативно-правові ознаки, пов'язані з повільними темпами імплементації нормативів Директив та Регламентів ЄС* а також інших світових морських організацій згідно з договором про Асоціацію Україна-ЄС. Така ситуація негативно впливає на подальші двосторонні відносини у рамках дії Асоціації Україна-ЄС та на імідж України;

4) *невиконання на практиці впровадження положень Директив та Регламентів ЄС*, в першу чергу в сфері розробки та впровадження відповідних інтелектуальних транспортних систем (ІТС) у МПУ згідно вимог ЄС/

5) *незадовільні технічні характеристики наземної інфраструктури портів* - залізничних та автомобільних під'їздів, причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів (в тому числі для перевалки контейнерів), контрольно-діагностичної

апаратури, систем автоматизації і комп'ютеризації в порті (в тому числі облаштування митних постів). Низькі темпи оновлення портової інфраструктури призвели до старіння основних засобів виробництва, що на сьогодні відображаються у показниках роботи МП; а нерозвиненість портової негативно впливає на пропускну спроможність МПУ;

6) окремо слід виділити проблеми пов'язані із *недостатнім проведенням днопоглиблювальних робіт*, не лише стоянок біля причалів порту, а і підхідних каналів до цих причалів. За умови постійного збільшення обсягів торговельних морських судів регулярні роботи з днопоглиблення є умовою та питанням конкурентоспроможності порту, що доведено прикладом МП Південний, який на сьогодні має глибини біля причалів порту 20 м, хоча експерти вважають необхідним мати глибини біля причалів як мінімум 21,5 м;

7) *брак як внутрішніх так і зовнішніх інвестицій*. Так капітальні інвестиції у розвиток МП зростали починаючи з 2015 року (421 млн грн), та досягли свого максимуму у 2017 році (1608 млн грн) знову знизившись у 2019 році (628 млн грн) незважаючи на те, що починаючи із 2018 року знижено норму відрахувань чистого прибутку портів до держбюджету з 75% до 50%; в свою чергу освоєнню іноземних інвестицій заважають питання узгодженості української законодавчої та нормативно-правової бази з міжнародними нормами та нормами та законодавством ЄС;

8) *потребує оптимізації система портових зборів у МПУ*, в першу чергу необхідно удосконалювати методику розрахунку портових зборів, усувати бюрократичні та корупційні складові в адміністративному блоці (АМПУ) що є розпорядником надходжень від портових зборів, та вносити відповіді зміни у нормативно-правові акти. Адже, на сьогодні, зростання показників обсягів перевалки вантажів пов'язано із зниженням на 20% тарифів на портові послуги, така ситуація не буде мати довгостроковий ефект, який би забезпечила модернізація інфраструктури (наземної, причальної, портового обладнання для навантажувально-розвантажувальних робіт, складської тощо) та збільшення пропускну здатності МПУ;

З огляду на те, що МПУ є частиною транспортної системи, по суті, логістичними хабами, то на ситуацію також впливають і загальнотранспортні проблеми:

1) *недієва Національна транспортна Стратегія* знижує ефективність взаємодії в

питаннях управління різними видами транспорту, що негативно впливає на розвиток інтермодальних та мультимодальних перевезень та робить неефективними ланцюги поставок вантажів в межах території України та за її межами, тобто транзитних вантажів [128];

2) *недосконалість нормативно-правової бази транспортної галузі*, адже досі не ухвалено Закони України «Про залізничний транспорт», «Про внутрішні водні шляхи», «Про розвиток суднобудівної галузі в Україні», «Про мультимодальні перевезення» тощо, це стримує розвиток транспортного комплексу України;

3) *нерівномірність розподілу фінансування галузей транспорту*, так усі національні автомобільні дороги фінансуються за рахунок коштів, що надходять з бюджету (Державний Дорожній фонд), тоді як інфраструктурні проєкти в МПУ фінансуються за рахунок надходжень від портових податків та зборів;

4) *необхідність у розвитку залізниці, як головного партнера МПУ у перевезенні контейнерів*, в тому числі і транзитних, що ускладнюються експлуатаційною несумісністю залізничних мереж України, де ширина колії залізниць 1520 мм, з країнами Європи і Азії, ширина колії - 1435 мм. Несумісність колій викликає необхідність здійснення перевантаження на прикордонних пунктах, що, в свою чергу, значно знижує пропускну спроможність транспортного комплексу України, а відтак, і знижує його конкурентні позиції.

Для вирішення цих проблем МП потребують втручання державного управлінського ресурсу, що позитивно вплине на їх конкурентні позиції та підвищить рейтинг серед морських торгових портів регіону Азово-Чорноморського басейну та світу. Нами визначено та систематизовано основні напрямки розвитку портового господарства України які сприяють вирішення сучасних проблем портової галузі України та сприятимуть інтеграції МПУ у TEN-T: I. організаційно-економічні та II. техніко-технологічні (рис. 2.5).

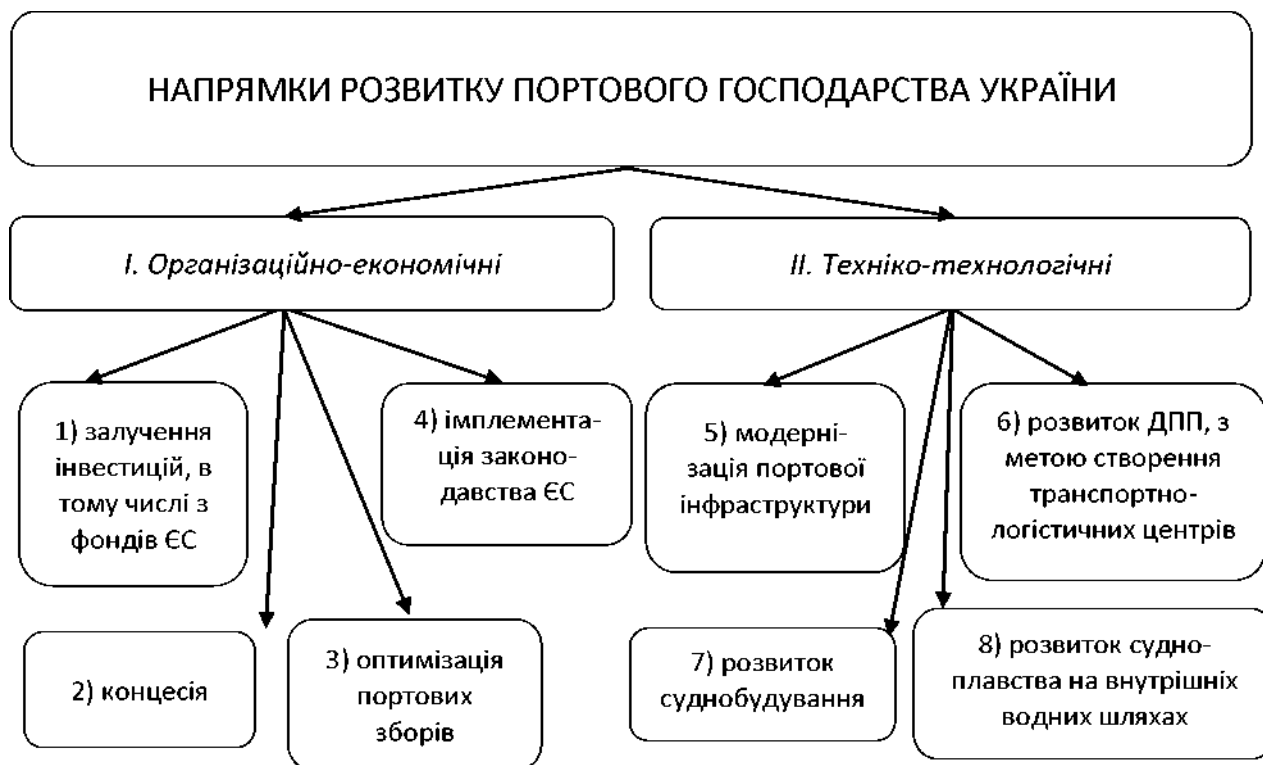


Рис. 2.5. Напрямки розвитку портового господарства України

Основні напрямки розвитку морських портів мають відповідати перспективам збільшення вантажопотоків, виходити з економічних інтересів портів, регіонів та населених пунктів, в яких вони розташовані. Узгодження економічних інтересів усіх сторін, зацікавлених у розвитку портів, неможливе без застосування інструментів стратегічного планування та відповідного правового регулювання – усієї системи публічного управління (адміністрування). Упродовж останні роки морські порти перерахували значні кошти до бюджету держави, але відповідних капіталовкладень у розвиток портів здійснено не було. Морські торговельні порти відіграють важливу роль у забезпеченні транспортних сполучень та міжнародної торгівлі, що особливо актуально в зв'язку з інтеграцією України у світовий економічний простір. Однак проблеми управління портовою діяльністю, пошуку найбільш ефективних форм взаємодії морських портів залишаються невирішеними як на практичному, так і на теоретичному рівні. Отже актуальність дослідження публічного управління морськими портами України досі залишається високою рівні. У зв'язку з цим, темою роботи обрано публічне управління морськими портами України, що має на меті визначення сучасного стану, ефективності та проблем управління морськими портами України, а також пошук,

на підставі міжнародних та регіональних (європейських) стандартів управління портовою галуззю, можливих шляхів його удосконалення. Для досягнення поставленої мети необхідно було вирішити наступні завдання: вивчити генезу публічного управління морськими портами; охарактеризувати сучасні методи публічного управління морськими портами; розглянути вільні порти як ефективну модель публічного управління морськими портами; дослідити морський порт як стратегічний об'єкт публічного управління; означити повноваження Міністерства інфраструктури та Морської адміністрації як суб'єктів публічного управління морськими портами України; охарактеризувати повноваження Адміністрації морських портів з публічного управління морськими портами України; визначити переваги та недоліки приватизації як напряму реформування управління морськими портами; охарактеризувати інноваційні управлінські технології в адмініструванні роботи портів.

Основні сучасні недоліки системи портових зборів, та окреслено напрями вирішення цих проблем з урахуванням позицій держави (АМПУ), бізнесу та наукової спільноти.

1) Портові збори це плата за послуги, що надаються у МП, вони мають цільове призначення, а саме: фінансування утримання гідротехнічних споруд в обсягах, необхідних для підтримки їх паспортних характеристик, покриття витрат з утримання портової інфраструктури а також компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, на утримання персоналу та на інші цілі. Портові збори стягуються у кожному МП і за логікою та за законом повинні залишатися у відповідному МП [18].

2) Перелік послуг що надаються у МП і за які сплачуються портові збори, законодавчо не визначено, що унеможливорює встановлення ставок портових зборів, тому ставки портових зборів які діють сьогодні (оплачуються за вільними тарифами) нічим не обґрунтовані. Тож дискусія про підвищення або зрівняння портових зборів не має під собою законодавчого підґрунтя, тому що перелік портових послуг, які оплачуються за вільними тарифами, може бути сформований тільки після формування переліку послуг, що входять до складу портових зборів, а не навпаки. Існуюча тарифна політика призвела до того, що деякі послуги оплачуються адміністрації МП двічі або

тричі - в складі портових зборів і за вільними тарифами.

На сьогодні існує проблема розрахунку ставок портових зборів. Методика розрахунку цих ставок є занадто застарілою і потребує доопрацювання методики розрахунку і стягнення портових зборів, а також порядку їх використання. Крім того, на сьогодні діють різні ставки портових зборів за одні й ті ж послуги у різних портах України, що негативно впливає на внутрішнє конкурентне середовище. Кроками міністерства інфраструктури є декілька етапів перерахунків портових тарифів із поступовим їх зниженням, у 2020 році на 20% і з 2022 року було заплановано подальше зниження тарифів, проте воєнний стан в Україні привніс свої корективи. Міністерством розроблено та оприлюднено проєкт методики розрахунку ставок портових зборів, наразі АМПУ здійснює попередні розрахунки щодо окремих портів для здійснення порівняльного аналізу вартості суднозаходу за чинними ставками і за ставками, нарахованими за новою методикою [11].

Розвиток портової інфраструктури на засадах взаємодії між державою та приватними компаніями, з метою створення транспортно-логістичних центрів. Основним завданням підвищення конкурентоспроможності українських портів є посилення їх ролі у соціально-економічному розвитку країни та у міжнародній транспортній мережі. Сьогодні українські МП виступають як набір приватних та державних підприємств, що надають інфраструктурні послуги на території морської та сухопутної зони МП. Присутня проблема слабких зв'язків між зазначеними компаніями. На нашу думку, ефективніше МП будуть розвиватися, коли на їх базі будуть створюватись відповідні транспортно-логістичні центри, які можуть формуватися не лише на базі окремого МП, а й на базі декількох МП, що по своїй суті відповідає визначенню Полюсів інтеграції з «Теорії розвитку». Вивчення практики управління розвитком МП інших країн дозволяє засвідчити те, що Стратегії підвищення конкурентоспроможності МП як Польщі [173] так і Румунії [175] зосереджені на певній кількості портів, а не усіх портах країни. Такий підхід ефективний для модернізації ключових об'єктів, які згодом зможуть бути локомотивами для певного регіону та розташованих поряд об'єктів. Наприклад, модернізована інфраструктура Одеського МП буде використовуватись і Чорноморськ МП та МП «Південний» (мається на увазі

взаємодія залізничних, авто та внутрішніх водних підходів до портів).

З метою посилення ефективності функціонування та залучення інвестиційних ресурсів, необхідно МПУ об'єднати у регіональні групи за територіальним принципом, на основі яких, доцільно розвивати транспортно-логістичні центри, підв'язуючи необхідну наземну транспортну інфраструктуру.

Групова співпраця адміністрації МП дозволить скоротити витрати на модернізацію припортової транспортної інфраструктури (залізничних колій, під'їзних шляхів та інших) та сприятиме поліпшенню інвестиційного клімату через зміцнення зовнішніх та внутрішніх зв'язків.

Зміцнення внутрішніх зв'язків в портах буде сприяти:

- посиленню якості та швидкості обслуговування;
- зниженню витрат переміщення вантажів через порт;
- покращенню екологічної безпеки;
- відкритості роботи порту та порядку надання послуг.

Посилення міжпортових зв'язків у транспортно-логістичному центрі та між такими центрами буде сприяти:

- поліпшенню інвестиційного клімату;
- прискоренню модернізації портової інфраструктури;
- розвитку конкурентного середовища між портами [17].

Розвиток суднобудування. Суднобудування це галузь машинобудування, яка потребує великої уваги держави до її розвитку через низку специфічних особливостей галузі, а саме: висока капіталомісткість продукції; тривалі цикли розробки і будівництва; значна наукоємність; галузь акумулює в своїй продукції досягнення великої кількості галузей промисловості, таких як електроніка, машинобудування, металургія тощо.

Сучасний стан суднобудування в Україні характеризується низкою системних проблем, що мають витоки від часів розпаду радянського союзу. Перш за все, це відсутність законодавчої підтримки з боку держави, так, досі не прийнято Закон України «Про розвиток суднобудівної галузі в Україні» розроблений та поданий до Верховної Ради України в 2018 році. [18]. Державна програма розвитку морського і річкового транспорту України до 2010 р. завершилася у 2010 році та її не було продовжено. Наразі

розвиток суднобудівної галузі України регулюється положеннями Закону України «Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні» прийнятим у 2000 році, останні правки до якого внесені у 2012 році. Тож відсутність державної підтримки породжує наступні проблеми, такі як: скорочення портфелю замовлень на будівництво суден, низька продуктивність суднобудівних підприємств, яка породжена необхідністю в модернізації виробничих потужностей галузі та технічного переоснащення. Це спричиняє збільшення термінів будівництва та, відповідно, витрат на будівництво. В середньому термін будівництва суден на підприємствах України через технологічну відсталість більший у 2-2,5 рази ніж в розвинутих суднобудівних країнах, таких як: Китаї, В'єтнам, Німеччина, Південна Корея, Японія тощо. Досвід цих країн свідчить про значну державну підтримку суднобудування. Тоді як в Україні систематичне недофінансування галузі та складність в залученні інвестицій, відсутність державної підтримки в частині субсидій, льотного кредитування, податкових та митних пільг, державних гарантій та підтримки науково-дослідних розробок спричинило суттєве скорочення обсягів виробництва цією галуззю.

Аналіз таблиці 2.5 доводить скорочення обсягів побудованих суден в останні роки при тому, що у грошовому вимірі обсяги виробленої продукції зростають протягом 2019-2021 рр. Темпи приросту цього показника до попереднього року становлять у 2020 році - 47%, у 2021 році - 35%.

Таблиця 2.5

Динаміка обсягів виробництва суднобудівної галузі України,
2004-2021 рр.

Обсяги виробництва суднобудівної галузі України	2004	2010	2015	2019	2020	2021
Обсяги продукції галузі, млн грн	1225	2512	2180	2382	3000	4060
Кількість побудованих суден, шт	3	30	21	15	13	14

Однак, не дивлячись на позитивну динаміку обсягів виробництва суден потенціал

галузі суднобудування України використовується лише на 10% [13]. Роль суднобудівної галузі для України і її МП полягає у тому, що це один з основних елементів розвитку водного транспорту, зокрема і річкового, адже для МП Миколаїв, Херсон, Ольвія, Білгород-Дністровський та Дунайських МП розвиток внутрішніх водних шляхів має беззаперечне значення та вплив на їх конкурентоспроможність. Крім того, досвід ЄС підтверджує те, що річковий транспорт є найбільш конкурентоспроможним видом транспорту в умовах високого рівня урбанізації та ощадливого ставлення до довкілля.

Тож, слід констатувати наступне: відсутність послідовної реалізації Національної транспортної стратегії України, Стратегії МПУ 2038 та інших галузевих Стратегій розвитку транспортного комплексу на основі прогнозів обсягу перевезень, пріоритетів державної транспортної політики, вимог ЄС щодо інтеграції транспортного комплексу та загальнонаціональної Стратегії розвитку України призвели до того, що транспортна система України та МП зокрема, відчують системні стратегічні проблеми та не готові до інтеграції у TEN-T, не дивлячись на зацікавленість з боку ЄС. Цю ситуацію необхідно вирішувати застосовуючи грамотний підхід до стратегічного управління транспортним комплексом та МП зокрема, який повинен базуватися на дієвому організаційно-економічному механізмі управління розвитком МПУ. Серед першочергових завдань для організаційно-економічного механізму управління розвитком МПУ, в першу чергу, оновлення діючої Стратегії МПУ 2038 з урахуванням тих змін, що сталися з моменту її прийняття у 2013 році.

РОЗДІЛ 3. ПРІОРИТЕТИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

3.1. Механізм стратегічного управління розвитком морських портів України

Дослідження світового досвіду функціонування морської галузі показує, що в таких країнах, як Німеччина, Китай, Великобританія, важлива роль належить морському транспорту, обсяги перевезення вантажів яких зростають з кожним роком. Перевезення внутрішніми водними шляхами пропонують 9 країн ЄС, з них найкраще відповідає інфраструктура розвинута в Бельгії, Німеччині, Нідерландах. Найбільші торгові флоти й морські порти є у Великій Британії, Швеції, Нідерландах, Греції. Трубопровідний транспорт найкраще розвинутий у Франції, Німеччині, Італії, Великій Британії, Фінляндії, Швеції. На жаль, Україна в цих показниках значно програє не тільки європейським країнам, а і Росії [12]. Оскільки в Європі формується нова мультимодальна транс'європейська транспортна система, яка включає всі види транспорту та спрямована на побудову Транс'європейської транспортної мережі до 2020 р., то Україні необхідно долучитися до цього процесу, активізуючи застосування інноваційних технологій у перевізному процесі, використання логістичного підходу, поширення мультимодальних перевезень. Розглянемо обсяги перевезення вантажів річковим транспортом України у порівнянні з іншими країнами.

На сьогодні одним із важливих завдань країн Євросоюзу у сфері логістики визначено вирівнювання рівня розвитку транспорту між країнами ЄС, сприяння усуненню «білих плям» з карти транспортно-логістичної інфраструктури об'єднаної Європи. Крім того, важливим є впровадження системи European Maritime Single Window Environment у співробітництві між владою, морськими та митними органами на національному та на рівні ЄС, що стимулює взаємозв'язок між учасниками логістичних ланцюжків постачання [14].

1. *Принцип дотримання умов і завдань стратегічного менеджменту та стратегічних пріоритетів.* Перевага використання Стратегії розвитку економіки, її галузей, регіонів та інших об'єктів державного управління на всіх рівнях підтверджено

практикою багатьох країн. Стратегія виступає як інструмент ефективного стратегічного управління. Такий підхід дозволяє вчасно реагувати на зовнішні та внутрішні виклики, коригувати заходи з досягнення цілей та шляхи їх реалізації. Прикладом може слугувати транспортна політика ЄС, яка без зміни цілей кардинально змінила механізм їх досягнення на більш дієвий, отримуючи на сьогодні найрозвиненішу транспортну систему світу в межах об'єднання багатьох країн.

Вступ України в АМПУ ESPO є важливим етапом інтеграції в міжнародну транспортну інфраструктуру, це дозволить нам перейняти успішні європейські практики організації роботи портів. У перспективі розвиток світового судноплавства експерти пов'язують із впливом шести найбільш узагальнених груп чинників : – ефективності морської політики (стосується насамперед посилення безпеки перевезень, відкриття ринків каботажних перевезень тощо); 23 – змін у демографії (зростання споживчого попиту населення та його диференціації за різними країнами і регіонами); – енергетики та охорони довкілля (подорожчання енергоресурсів, збільшення витрат у зв'язку з підвищенням вимог до охорони навколишнього середовища, зменшення тиску на довкілля, зниження емісії парникових газів); - розвитку технологій, які на тлі уповільнення темпів зростання світового виробництва і торгівлі відіграватимуть провідну роль у збільшенні обсягів судноплавства; - економічного і фінансового чинників (раціоналізації мережі та уповільнення темпів міжнародної торгівлі, зменшення прибутковості морських перевезень унаслідок низьких перевізних ставок і надлишку сукупного дедвейту світового флоту тощо) [16]. Слід підкреслити роль впровадження в морських портах цифрового управління, що є важливою складовою в процесах глобалізації виробництва, розширенні доступу до ринків і ефективної інтеграції в глобальну економіку. Це дозволяє адаптуватися до цифрових потреб клієнтів, реалізовувати точно в термін їх очікування і, як наслідок, зміцнювати конкурентні позиції на ринку товарів послуг, які надаються у морській галузі.

Методами реалізації механізму є: методи державного та стратегічного управління, а також методи стратегічного аналізу. Як вже зазначалося, основним інструментом реалізації даного механізму є Стратегія МПУ 2038 та Стратегії розвитку окремих МПУ. Фактори впливу на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції

систематизовано нами у розділі 1.3 цього дослідження. Функції механізму стратегічного управління розвитком МПУ в умовах європейської економічної інтеграції є класичними функціями управління і не потребують окремого роз'яснення: планування, організація, мотивація і контроль [188]. До того ж, в структурі даного механізму нами виокремлено державні інститути, якими реалізується транспортна політика України, в тому числі і в галузі портового господарства; нормативно-правові документи за різними сферами регулювання господарських відносин у МПУ, до яких входить система стратегічних та планових документів.

Оцінку якості функціонування механізму запропоновано здійснювати в три етапи з використанням моделі, що являє собою формалізований опис виокремлених нами компонентів механізму з метою визначення ефективності стратегічного управління розвитком МПУ в умовах європейської економічної інтеграції та надання відповідних пропозицій, щодо його удосконалення.

На практиці, запропонована модель механізму стратегічного управління розвитком МПУ в умовах європейської економічної інтеграції описує три компоненти, а саме:

- процеси інтеграції, в які залучені МПУ;
- діяльність МПУ;
- стратегічне управління МПУ, яке сприяє їх ефективному розвитку та інтеграції у TEN-T.

На першому етапі оцінки якості функціонування механізму, здійснено розробку економічної моделі оцінки ефективності механізму. На другому - розрахунок відібраних показників, що дозволяє внести пропозиції щодо удосконалення механізму на третьому етапі. Оптимальним результатом удосконалення механізму повинна стати ефективна транспортна система та МП зокрема; реалізація транспортної політики держави в частині успішної інтеграції у транспортну мережу ЄС (TEN-T) шляхом реалізації Стратегії МПУ 2038.

До оцінки ефективності означених компонентів, яку необхідно здійснити для визначення ефективності функціонування механізму загалом, застосовано різні підходи.

На **першому етапі** нами запропоновано кількісну оцінку ефективності двох компонентів механізму.

По-перше, процесів європейської економічної інтеграції, для виміру яких використано:

- *індекс виявленої порівняльної (конкурентної) переваги (КСА) експорту послуг морського транспорту*, в тому числі послуг, що надаються у МПУ на європейському ринку послуг [19];
- *індекс Грубеля-ЛлойДа*, який описує вплив інтеграційних процесів на портову галузь України через посилення або послаблення внутрішньогалузевої торгівлі послугами морського транспорту [19].

Кількісна оцінка процесів економічної інтеграції ускладнюється через її багатовимірність та багатофакторність, однак, індекс залученості країни та її МП у мережу лінійного судноплавства, вимірює інтеграцію МП країни у світові морські вантажні перевезення з технічної сторони.

По-друге, ефективність діяльності МПУ описана такими показниками:

- *рентабельність МПУ*, що висвітлює якість управління економічним розвитком МПУ через ефективність їх роботи [19];
- *ефективності стратегічного управління розвитком МПУ*, за допомогою якого нами оцінено результативність досягнення запланованих короткострокових цілей реалізації стратегії розвитку ДП АМПУ, в якості яких виступає їх запланований дохід на відповідний рік [193].

Практика офіційного оцінювання ефективності діяльності морських портів України зводиться до визначення рейтингу портів за часткою перевалки вантажів у загальному обсязі, що приводить до найвищих позицій у цьому рейтингу великих МП, таких як Одеса, Південний, Миколаїв тощо, тоді як умовно малі МПУ, такі як Рені, можуть працювати більш ефективно, у повну потужність, при цьому, не демонструючи високих обсягів перевалки вантажів. Інтерес представляють, наукові наробки у цій сфері О. Нів'євського та К. Бобильової, якими розроблено рейтинг МПУ на основі економетричного аналізу - аналіз стохастичної межі (англ. *stochastic frontier analysis*). Вихідними даними були інфраструктурні характеристики МПУ, а саме: загальна площа МП, загальна довжина причальної смуги, максимальна глибина стоянки біля причалів МП, пропускна спроможність МП. За цим рейтингом на перших місцях ідуть МП:

Миколаїв, Одеса та Ізмаїл. Також зазначається, що середньозважений показник ефективності діяльності усіх МПУ має значення 63%, що свідчить про можливість нарощення загальних обсягів перевалки вантажів у МПУ майже вдвічі [18]. Тож, робимо висновок про те, що на сьогодні всестороння оцінка, яка б враховувала економічні особливості роботи механізму стратегічного управління розвитком МПУ в умовах європейської економічної інтеграції не проводилася, на відміну від оцінки ефективності на основі технічних, або інфраструктурних особливостей МПУ.

На **другому етапі** проведено розрахунки відібраних показників за період 2014-2021 рр. Результати цих розрахунків для процесів інтеграції та діяльності МПУ, подано у таблиці 3.1, аналіз якої доводить загальний незадовільний сучасний стан механізму стратегічного управління розвитком МПУ в умовах європейської економічної інтеграції та його не ефективність. Негативний результат виявлено за показником рентабельності морських портів України, яка у 2021 році становить 30% тоді як у 2017 році значення цього показника становило 91%. При цьому, зниження рентабельності пов'язане не з скороченням витрат, а з суттєвим скороченням прибутків ДП АМПУ. Показник ефективності управління МПУ в 2021 році демонструє позитивне значення, на відміну від попередніх років.

Таблиця 3.1

Результати оцінки ефективності механізму стратегічного управління розвитком МПУ в умовах європейської економічної інтеграції

показники	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>RCA</i>	1,22	1,33	1,30	1,10	0,86	0,75
<i>GL</i>	0,45	0,41	0,35	0,53	0,60	0,63
<i>R</i>	50,70	91,02	83,29	75,18	48,23	28,85
<i>F</i>	1,01	1,10	1,06	0,99	0,77	1,04

На даному етапі необхідно оцінити ефективність стратегічного управління розвитком МПУ. Результати аналізу ефективності інструментів стратегічного управління розвитком МПУ в умовах європейської економічної інтеграції **свідчать про тенденцію до зниження ефективності сучасного механізму.**

Тож, на **третьому етапі**, за для підвищення його ефективності пропонуємо

удосконалення його наступних структурних елементів::

- систематизація стратегічних документів управління розвитком МПУ, з метою виявлення прогалин;
- розробка середньострокового прогнозу обсягів перевалки вантажів у МПУ;
- надання методичних рекомендації до діючої Стратегії МПУ 2038.

Як вже зазначалось, сучасний досвід стратегічного управління розвитком економік, регіонів, галузей, підприємств та інших об'єктів економічної діяльності довів дієвість та ефективність реалізації Стратегій розвитку та супутніх стратегічних та прогнозно-планових документів. Наразі стратегічне управління розвитком МПУ не має такого підґрунтя, а процеси інтеграції враховані опосередковано. Крім того, з попереднього дослідження видно, що відсутнє середньострокове та короткострокове планування та прогнозування, яке не передбачено законодавством - Закон України “Про державне стратегічне планування” досі не прийнято, і це унеможливорює реалізацію ефективної державної транспортної політики [14]. Саме тому виникає потреба у розробці обґрунтованої **системи стратегічних документів управління розвитком МПУ в умовах інтеграції**.

Здійснення стратегічного планування розвитку транспортної галузі та МПУ зокрема на *галузевому рівні* у *Довгостроковому періоді* передбачене Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [98] та Стратегією розвитку МПУ до 2038 року [99]. Це основні документи, що визначають стратегічні пріоритети розвитку та способи досягнення цілей. Національна транспортна Стратегія повинна продиктувати напрямок розвитку та парадигму дій на відповідний період для всіх підгалузей. Проте, як ми бачимо, Стратегія розвитку МП має довший термін реалізації, ніж Національна транспортна стратегія. Яким стратегічним документом вона керується, нами не з'ясовано.

Окрім того, з таблиці 3.3. бачимо, що в цій сфері відсутні *середньострокові та короткострокові* стратегічно-планові документи - прогнози та програми заходів з реалізації, по суті основні інструменти виконання Національної транспортної стратегії.

На сьогодні **регіональний блок** стратегічно-планових документів на довго-, середньо- та короткострокову перспективу є достатньо сформованим та повним.

Розвиток регіонального стратегічного управління та місцевого самоврядування в Україні широко і потужно підтримується з боку таких міжнародних організацій як ОБАЛ) та ЄС вже впродовж багатьох років. Розвиток транспортної галузі в цілому та МП зокрема розглянуто у регіональних довгострокових стратегіях розвитку, і відповідно у всіх інших супідрядних документах.

На **рівні МП** на *довго-, середньо- та короткострокову перспективу* розробляються плани розвитку МП, які згідно з Законом України про МП, з-поміж іншого, є основою для розробки Стратегії розвитку МПУ до 2038 року. Проте, на нашу думку, існують протиріччя, так як в цьому ж Законі зазначається наступне: «план розвитку морського порту повинен відповідати положенням Стратегії розвитку морських портів України у короткостроковій перспективі та містити деталізовану схему території морського порту». Тобто, в цьому абзаці вже стверджується, що План розвитку МП повинен базуватися на положеннях Стратегії МПУ 2038, що в цілому відповідає нормам супідрядності в ієрархії стратегічних документів - документ, що регулює діяльність на нижчому ієрархічному рівні буде керуватися положеннями документу вищого ієрархічного рівня. Окрім того, очевидно, що плани розвитку МП повинні розроблятися на короткострокову перспективу. В свою чергу, в Стратегії МПУ 2038 зазначається наступне: «реалізація Стратегії здійснюється шляхом виконання планів розвитку морських портів на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу», отже потребує узгодженості між собою Закон України про МП та Стратегії розвитку МП до 2038 року в частині термінів щодо укладання планів розвитку МП [199].

Розробка середньострокових та короткострокових прогнозів розвитку галузі МП та вантажопотоків в них на сьогодні не здійснюється.

Отже, систему стратегічних документів управління розвитком МПУ в умовах інтеграції на *довгострокову перспективу* слід доповнити наступними документами:

1) на сьогодні відсутні державні цільові програми, спрямовані на розвиток транспортної галузі та МП зокрема. Сучасний стан транспортної галузі та особливо стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури (таких як, наприклад, залізничні колії та автодороги у МП) потребує державної підтримки, яка здійснена через інструмент ДЦП;

2) на рівні МП необхідно розробляти Стратегії МП 2038, які будуть відповідати вимогам до довгострокових стратегічних документів і, керуючись принципом індивідуальності, будуть розроблені під конкретний МП.

На середньострокову перспективу:

3) прогноз економічного і соціального розвитку України на 2019-2021 слід доповнити показниками розвитку транспорту, а саме показниками обсягів перевезення пасажирів та вантажів;

4) на галузевому рівні необхідно узгодити та прийняти План заходів на 2020-2022 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року;

5) згідно з Законом України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку», *на галузевому рівні слід розробляти прогноз розвитку галузі на середньостроковий період, на 3-5 років;*

6) як вже зазначалося, відповідно до Закону України про МП необхідно розробляти Прогноз вантажопотоків на галузевому рівні (у МПУ загалом) (на 5 років).

7) Передбачена вище Стратегія розвитку МП на середньострокову перспективу буде потребувати плану реалізації або програми реалізації із заходами щодо досягнення середньострокових цілей та завданнями до них.

8) на рівні кожного МП необхідно розробляти середньостроковий прогноз вантажопотоків на 5 років.

На короткострокову перспективу:

9) на державному рівні Програма діяльності Кабінету Міністрів України потребує Плану заходів з реалізації, так як сама по собі передбачає лише встановлення цілей та очікуваних результатів із прописаними показниками;

10) на галузевому рівні необхідно розробляти короткостроковий план з реалізації заходів, висунутих у Стратегії розвитку МПУ;

11) необхідно розраховувати прогноз вантажопотоків у МПУ на короткостроковий період;

12) на рівні МП, так само як і на галузевому, необхідно розробляти План реалізації Стратегій розвитку конкретного МП до 2038 року;

13) прогноз вантажопотоків у конкретному МП на наступний рік.

Отже, задля досягнення довгострокових стратегічних цілей розвитку України в цілому та транспортної галузі зокрема, а також враховуючи інтеграційні процеси в державі, доцільно запровадити відповідну систему стратегічних документів, які будуть враховувати соціально-економічний та галузевий розвиток на кожному етапі досягнення визначених цілей.

Важливість стратегічного мислення в процесі управління розвитком МП підтверджена провідним європейським та світовим досвідом. В рамках інтеграції з ЄС (асоціації, потенційного членства) одним із завдань України є імплементація відповідних європейських стандартів у вітчизняну нормативно-правову практику. Детальне вивчення та аналіз існуючого державного правового поля, нормативно-правових документів та стандартів ЄС, аналіз системи стратегічних документів та виявлених в цій системі недоліків дозволяє надати рекомендації методичного характеру до діючої Стратегії МПУ 2038, які подані у наступних розділах. Крім того, актуалізується необхідність розробки середньострокового прогнозу розвитку МПУ, з огляду на те, що цей сегмент системи стратегічних документів розвитку галузі відсутній на всіх рівнях управління і для всіх періодів.

3.2. Удосконалення Стратегії розвитку морських портів України з урахуванням інтеграційних процесів

У 2019 році діяльність транспортного комплексу та зв'язку в структурі ВВП займала 6,8% [21] (тоді як ще у 2013 році - 9,3%), обсяг освоєних капітальних інвестицій транспортом та складським господарством становив 7,1% від загального обсягу, а водним транспортом - 0,4% [21], а обсяг реалізованих послуг діяльності транспорту у загальній структурі складав 22,5% [22] від загального обсягу (у 2013 році - 36,69 %). Зазначимо також, що у 2018 році кількість зайнятих у таких сферах як транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність становила 995,1 тис осіб [23], що відповідає 6,1% від загальної кількості зайнятих у цьому році.

В сучасній морській індустрії ІТ-технології відіграють дуже важливу роль, причому

їх значення постійно підвищуються в контексті трендів Індустрії 4.0 та мають багато переваг. Одночасно, впровадження цих технологій породжує відповідні проблеми, які неможливо вирішити виключно техніко-технологічними засобами. Необхідні адекватні політичні та правові рішення, дефіцит яких вже відчувається [18]. Слід відзначити, що одна з основних сьогоdnішніх задач, з якою доводиться стикатися судноплавству - це необхідність адаптації до цифрової епохи. В даний час всі судноплавні компанії прагнуть зробити свої судна більш ефективними та більш пристосованими до реалій сьогоdnішнього дня. 25 Хоча всі намагаються поліпшити ефективність судна, занадто мало уваги приділяється ефективності роботи портів.

Наразі в Україні процес державного стратегічного управління розвитком МП та портової інфраструктури регулюється в першу чергу за допомогою такого інструменту як Стратегія МПУ 2038. Слід зазначити, що нормативно-правова база управління розвитком МПУ на сьогоdnішній день є досить потужною (включає більше 70 нормативно-правових актів) та охоплює всі сфери розвитку МП. Засади стратегічного розвитку водного транспорту в цілому та МП зокрема викладені в ряді стратегічних документів. На державному рівні затверджена *«Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року»* від 30 травня 2018 р. № 430-р, яка визначила основні напрями, цілі, принципи та пріоритети розвитку транспортної галузі України, в тому числі і залізничного транспорту, для забезпечення підвищення ефективності управління, покращення якості транспортних послуг та енергозбереження.

Крім цього, на державному рівні затверджено *«Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року»* від 11 липня 2013 р. № 548-р, основною метою якої є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення розвитку МПУ. Ця Стратегія МПУ 2038 є головним інструментом проведення державної політики у сфері розвитку МП та, теоретично, ставить метою реалізацію державної політики щодо забезпечення розвитку МПУ, але, на жаль, на практиці не відображає загальні тенденції державної політики щодо розвитку транспорту в цілому. На нашу думку, діюча Стратегія МП 2038 недієва та не відповідає загальним методичним вимогам до оформлення стратегічних документів. Саме тому необхідно приділити більше уваги саме методичним недолікам затвердженої Стратегії

МПУ 2038. Проаналізувавши чинну Стратегію МПУ 2038 на предмет її відповідності вимогам стратегічного планування та результативності дії, нами виявлено ряд методичних недоліків (проблем) та запропоновано методичні підходи до розробки та удосконалення Стратегії МПУ 2038.

Отже, Стратегія МПУ 2038 необхідна як дієвий довгостроковий документ стратегічного характеру, що декларує поетапний план розвитку МПУ. Проаналізувавши чинну Стратегію МПУ 2038 на предмет її відповідності вимогам стратегічного планування та результативності дії, а також ряд стратегічних документів управління розвитком транспорту та його підгалузей (державні Стратегії розвитку транспорту Іспанії, Болгарії, Чорногорії, Шотландії, Канади; Стратегія розвитку муніципального транспорту Австралії; Національна стратегія морських і внутрішніх портів Німеччини, Національні стратегії портів Австралії та Марокко, Стратегічні плани розвитку портів Техаса та Пілбара, Стратегії розвитку портів Гдиня та Мельбурн), нами виявлено ряд стратегічних і методичних недоліків та запропоновано методичні рекомендації з удосконалення Стратегії МПУ 2038.

Серед недоліків стратегічного характеру виокремлено наступні:

1. Як наголошено, на сьогодні в системі стратегічного управління розвитком МПУ *відсутня узгоджена система документів стратегічного характеру щодо розвитку МП.*

Аналіз стратегічних документів управління розвитком інфраструктури МП на державному та регіональному рівнях показав, що, попри важливість питань, пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури, на сьогодні існує цілий ряд проблем та недоліків, які потребують вирішення та удосконалення, а саме: доопрацювання Стратегії МПУ 2038 та визначення вкрай необхідних цільових програм (як на державному, так і на регіональному рівнях) щодо розвитку МПУ.

2. Простежується *неузгодженість термінів дії Стратегії МПУ 2038 та Національної транспортної стратегії України.* Одним з елементів узгодженості системи стратегічних документів є узгодженість термінів їх дії, а також, відповідно, стратегічних цілей та задач, що відповідає світовій практиці укладання стратегічних документів розвитку транспортної інфраструктури на довгострокову перспективу. Транспортна стратегія України розроблена до 2030 року, тоді як секторальна Стратегія

МПУ розроблена до 2038 року. Необхідно узгодити терміни укладання та прийняття Національної транспортної стратегії України з термінами укладання та прийняття Стратегії МПУ 2038.

3. Сьогодні в Україні, і не лише у транспортному комплексі, *відсутнє середньострокове бюджетне планування*. На сьогодні існує проблема припинення фінансування або недофінансування переважної більшості державних та регіональних цільових програм, а також різноманітних проєктів, в тому числі і пов'язаних з розвитком транспортної інфраструктури. Така ситуація склалась у зв'язку з відсутністю середньострокового бюджетного планування. Саме тому виникає потреба у розробці середньострокових (на 3 роки) планів фінансування Національної транспортної Стратегії України та секторальних стратегій розвитку, в тому числі і Стратегії МПУ 2038 [23].

4. Крім того, плани розвитку МП мають наступні суперечності:

а) на практиці, плани розвитку МП це перелік інфраструктурних проєктів з інвестиційною пропозицією, які містять деталізовану схему території МП. Такий *документ не має стратегічного навантаження*, в класичному розумінні, так як відсутні основні елементи, що притаманні стратегічному документу, а саме: прогноз основних показників розвитку МП, цілі та, згідно з цими цілями, розроблені завдання, матриця ВЖ)Т-аналізу, моніторинг реалізації цілей та інші. Укладання дієвих планів стратегічного розвитку МП відповідає сучасній практиці європейських та світових ТОП-МП з метою підвищення конкурентоспроможності.

б) в Законі України про морські порти вказано, що плани розвитку МП укладаються на короткостроковий період, що є логічним, так як «план» це короткостроковий стратегічний документ, на відміну від Стратегії або Концепції, які укладаються на довгострокову і середньострокову перспективу. Проте, плани розвитку МПУ розроблені на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу, що відповідає положенням Стратегії МП 2038. На нашу думку, необхідно усунути *термінологічні суперечності* між зазначеними нормативно-правовими актами на користь Закону України про МП.

Розвиток МП сприяє загальнонаціональному економічному розвитку. Для посилення ролі портового сектору та забезпечення відновлення національної економіки в стратегічних планах розвитку МП необхідно закладати заходи, спрямовані на

реалізацію реформ у портовому секторі, а саме:

- реструктуризація експлуатаційних витрат портових операторів, аби усунути непотрібні витрати;
- підвищення ефективності та продуктивності портових операцій, зокрема шляхом скорочення часу, необхідного для переміщення контейнерів краном, або використання більшої кількості кранів для суден з більшим обсягом вантажу та використання цифрових технологій у щоденних операціях, зважаючи на зростаючий обсяг перевалки вантажів, який повинен бути виконаний;
- проведення більш агресивних маркетингових кампаній з метою збільшення обсягів вантажів, відправлених безпосередньо з МПУ до кінцевого пункту призначення (логістичний ланцюг «від дверей до дверей»);
- реалізація інфраструктурних проєктів, спрямованих на підвищення потужності порту в середньостроковій перспективі;
- проведення кампанії з аудиту технічного обслуговування портового обладнання та інфраструктури порту для продовження забезпечення ефективних операцій;
- постійний перегляд ролі портових органів та ефективності їх управління для усунення помилок в управлінні;
- системний моніторинг змін на світових торгових ринках та на ринку портових послуг.

Роль цих рішень зосереджена на плануванні та регулюванні портової діяльності, сприянні логістичному ланцюгу поставок, контролю та нагляду за діяльністю приватних підприємств шляхом розробки інформаційних систем, а також сприянні та співпраці з портовою громадою, іноземними та міжнародними установами, що діють у МП [25].

Судноплавство і порти - це індустрія, яка ніколи не зупиняється. Існує постійна потреба в адаптації, щоб вижити, оскільки основні параметри змінюються весь час. Швидко адаптуватися можуть лише ті, хто має конкурентні переваги на основі використання сучасних технологій. Впровадження інтелектуального пристрою, здатного обмінюватися даними в режимі реального часу, змінило різні бізнес-моделі і управління операціями ланцюжка поставок. Причини таких змін називають оцифруванням і автоматизацією, що призводить до підвищення

продуктивності. Ці два фактори, згадані раніше, змінили концепцію логістичного переходу одного сектора від фізичного до цифрового. З огляду на це, серед основних характеристик вдосконаленого інтелектуального цифрового порту варто визначити наступні: поєднання технології і широко поширених загальних процесів збору / розповсюдження даних та інформації для управління операціями всередині і зовні порту; процеси повинні спільно використовуватися не тільки операторами, але і всією спільнотою, всіма 26 зацікавленими сторонами, державними і приватними; інтеграція з навколишньою Смарт-територією (місто, регіон, країна) і з інтелектуальною транспортною інфраструктурою (дороги, залізниці, річки) [19]. Основними перевагами такого підходу є [19]: - прискорення часу відгуку на запити і переміщення товарів через портові операції; - зниження витрат на обробку товарів; - збільшення часу відгуку зацікавлених сторін на своїх клієнтів; - зменшення використання паперового документообігу, розподіляючи інформацію в електронному вигляді; - відбувається підвищення ефективності, скорочення часу транзиту, підвищення ступеня інтеграції з третіми сторонами. Зокрема, такі технології, як IoT, генерують величезні обсяги даних, які збираються з суден, і, звичайно, існує безліч інших зовнішніх джерел, які можуть створювати ще більш збагачений набір даних (дані про погоду, AIS, ERP, PMS і т. д.). Єдиний спосіб ефективно управляти цими даними і перетворювати необроблені сигнали і розсіяну інформацію в цінні й дієві знання - це скористатися наявними можливостями штучного інтелекту і машинного навчання.

Використання інтелектуального датчика (пристрої IoT) дозволило отримувати і зберігати величезну кількість даних (великі дані), керованих хмарною чи іншою цифровою базою даних. Дані надходять з різних областей портів, таких як: причали, вантажні двори, ворота або IT-системи, такі як: система спільноти портів, операційна система терміналу і цифрова платформа зацікавлених сторін. Результатом є чітке розуміння основного бізнес-процесу, що підкреслює неефективність і створює прогнозну модель, здатну прогнозувати ринок і розробляти конкретні KPI [20]. Роль автоматизації в системі логістики, очевидно, полягає в спрощенні і прискоренні доступу до терміналу за допомогою операцій

входу і виходу, в результаті чого підвищується рівень безпеки, облік вантажних автомобілів і 27 аналіз форми. Це збільшує ємність порту при тих же фізичних параметрах на десятки відсотків, що має безпосередній і швидкий економічний ефект. Також для державних організацій, таких як митниця, підвищений рівень автоматизації і оцифровки є важливим для покращення управління ризиками, а при пошуку контейнерів для перевезення, вони дозволяють обмінюватися інформацією між митницями, що передбачає наскрізну транспортну перспективу розвитку [21]. В останні роки цікавою є концепція, за допомогою якої цифрове представлення судна, його процесів, систем і потенційних сценаріїв реалізується за допомогою безперервного збору даних («цифровий корабельблизнюк») (Додаток В). Технологічні розробки, такі як: датчики, канали зв'язку, системи зв'язку і управління, дозволили реалізувати дане судно в судноплавстві. Безперервне вдосконалення цих технологій дозволило створювати моделі для виробництва, експлуатації, прогнозного обслуговування і безлічі інших потенційних додатків - дозволяючи допрацьовувати конструкції, тестувати нові функції і оцінювати продуктивність, безпеку і цілісність. Отже, найбільш захоплюючим і амбітним з цих додатків є автоматизація [20]. На думку дослідників, майже 75% операторів портів вважають, що автоматизація має вирішальне значення для підтримки конкурентоспроможності в найближчі три - п'ять років; 65% операторів портів розглядають автоматизацію як важіль для забезпечення безпеки операцій. Близько третини респондентів вважають, що автоматизація може підвищити продуктивність на 50%, в той час як кожен п'ятий відмітив, що автоматизація може знизити експлуатаційні витрати більш ніж на 50% [20]. Впровадження цифрових технологій в морській галузі відбувалося раніше досить повільно, але в останні роки розвиток морських і водних автономних, надводних кораблів (MASS) відбувався більш високими темпами. Вони бувають різних розмірів і мають дуже різноманітний набір операційних можливостей, які пред'являють свої унікальні вимоги до тих, хто володіє і керує ними, а також до іншої частини морського співтовариства. MASS - це елемент розвитку систем робототехніки і штучного інтелекту (RAI) в різних секторах

морського транспорту. Термін MASS був прийнятий у 2017 році Комітетом з безпеки на морі (MSC або IMO) Міжнародної морської організації (IMO) для їх аналітичної і управлінської діяльності. Інші юридичні питання проводяться комітетами з правових питань (LEG) і по спрощенню процедур міжнародного морського судноплавства (FAL). Інформація про їхню роботу доступна через IMODOCS [22]. Цікавим є впровадження проєкту «Alibaba Group» та «Ant Financial Group» в якому клієнти та підприємці інтегруються з логістичними компаніями, банками, митницею для проведення безконтактних цифрових операцій з експорту та імпорту в портах. Дистанційне управління портовою інфраструктурою (кранами, навантажувально-розвантажувальним обладнанням, автономними пристроями). Операційна ефективність має вирішальне значення для портів, враховуючи, що близько 90% світової торгівлі залежить від морських перевезень. Розумні порти і цифрові двійники, як складова Industry 4.0 і Internet Plus дозволяють перетворювати і оновлювати цифрову, автоматизовану та інтелектуальну роботу тільки при розвитку широкосмугових систем зв'язку (сьогодні це вже одно системам 5G) як умови їх реалізації [23]. З цієї причини провідні китайські виробники опублікували в кінці 2019 року «5G Smart Port White Paper » [24], в якій представлено поточні можливості і майбутній потенціал 5G у портовій діяльності. Як відзначається, для інтелектуальних портів потрібні системи зв'язку для підтримки послуг зв'язку з високою пропускнуою здатністю і міцною надійністю для обробки керуючих даних і багатоканальних відеоданих портового обладнання. При використанні традиційного зв'язку на основі оптоволокна і Wi-Fi мережі, експлуатація та обслуговування мережі обходяться дорого, а продуктивність мережі для такої обробки даних часто не оптимальна внаслідок незадовільної стабільності і низької надійності. Зауважимо, що сьогодні саме китайські порти займають провідні позиції в світових рейтингах портової діяльності, рейтингах суднобудування. Очікується, що 5G вирішить ці проблеми завдяки своїй великій пропускній здатності, високій надійності, а також підтримки рішень для приватних мереж і наскрізний (E2E) гарантії продуктивності додатків (маються на увазі такі додатки як цифрові інновації і штучний інтелект (AI), великі

дані, Інтернет речей (IoT), 5G і автономне водіння забезпечують новий імпульс для автоматизації портів і переходу до цифрових технологій). Для контейнерних терміналів використовується автоматизація вищого рівня щодо підвищення продуктивності і ефективності та забезпечення конкурентоспроможності портів



[24. Отже, штучний інтелект, Інтернет-технології та інші цифрові технології дозволяють галузі МГК стати більш розумною з точки зору потоку вантажів, прогнозування ситуації або управління клієнтами (рис. 3.2.).

Рис. 3.2 Цифрові технології у морегосподарському комплексі України

Реалізація цифрових технологій в морегосподарський комплекс України дозволить вирішити багато проблем, підвищити рівень конкурентоспроможності портової інфраструктури

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

4.1. Аналіз небезпечних і шкідливих факторів, характерних для економічного відділу ТОВ «Нікморсервіс-Миколаїв»

ДСТ 12.0.002-80 дає розшифровку понять небезпечних і шкідливих факторів. Небезпечним називається фактор, вплив якого на працюючого у визначених умовах призводить до травми або іншого раптового різкого погіршення здоров'я. Але якщо виробничий фактор призводить до захворювань або зниження працездатності, то його вважають шкідливим. У залежності від рівня і тривалості впливу шкідливий фактор може стати небезпечним.

Розглянемо якими шкідливими і небезпечними факторами характеризується експлуатація електронно-обчислювальних машин (ЕОМ), з яким безпосередньо зв'язана праця кожного працівника економічного відділу ТОВ «Нікморсервіс-Миколаїв».

1. Освітлення робочого місця

Робота з комп'ютером потребує великої зорової уваги і, як наслідок, в приміщенні потрібно спроектоване та зроблене освітлення.

Робітник, в процесі роботи з комп'ютером знаходиться під впливом однієї з основної напруги – напруги на зір, тому розглянемо більш ретельно систему освітлення в відділ витрат на виробництво.

В залежності від часу та джерела світла на підприємстві використовують освітлення трьох видів: природне, штучне, комбіноване.

Вдень використовується природне освітлення, яке потрапляє в приміщення через вікно, для якого характерне висока розсіяність – це є добрим фактором для зорової діяльності.

В передвечірній час та в погану погоду використовується комбіноване освітлення робочого міста. Застосовуються настільні лампи.

Увечері, а зимою в передвечірній час використовується штучне освітлення, джерелом якого є лампи накаливання.

Правильне розташований та достатній ступінь яскравості дозволу бухгалтеру мати високу працездатність.

Рекомендоване та дійсне освітлення приміщення складає 750 лк та яскравість в межах зору робітника знаходиться в межах 1:5-1:10 (СН і ПП-4-790).

2. Електробезпека

Усе обладнання ЕОМ являє для людини велику потенційну небезпеку, тому що в процесі експлуатації або проведення профілактичних робіт людина може торкнутися частин, де проходить струм.

Струм, який має силу від 0,6 до 1,5 мА – не представляє загрози для життєдіяльності людини, а струм який має силу від 15 до 80 А та більше призводить до сильних больових відчуттів.

Для усунування заряду статичної електрики в приміщеннях, де виконуються роботи на комп'ютерах, рекомендовано збільшувати вологість повітря за допомогою кімнатних зволожувачів. Не рекомендовано носити одяг з синтетичних матеріалів, покриття плит підлоги повинно бути гладким, рівним, міцним, антистатичним, зручним для чищення та зволожуючого прибирання.

3. Параметри мікроклімату в робочому приміщенні

Мікрокліматичні параметри (такі як температура, відносна вологість повітря) впливають, в першу чергу, на продуктивність праці та почуття людини, а також на надійність роботи засобів обчислювальної техніки.

Відділ обладнано системою зігрівання, кондиціонування повітря. Для забезпечення зручної роботи у відділі приймаються слідуєчі параметри мікроклімату, які ми розглянемо у табл. 4.1.

В приміщеннях, де розміщені комп'ютери слід кожен день робити зволожуюче прибирання, а також протирати зволоженою губкою комп'ютери.

Таблиця 4.1

Параметри мікроклімату (СН 4088-86)

Пора року	Температура повітря, оптимальна	Відносна вологість повітря, % оптимальна	Швидкість пересування повітря, м/с оптимальна
Холодна	22-24	40-60	0,1
Тепла	23-25	40-60	0,1

4. Вплив рівня шуму та вібрації

В приміщеннях з ЕОМ рівні звукового тиску, рівня звуку та еквівалентні рівні звуку на робочому місті повинні відповідати допустимим нормам, для того щоб не чинити шкідливого впливу на організм людини.

Для забезпечення нормованих рівнем шуму в виробничому приміщенні та на робочих місцях застосовуються шумопоглинаючі засоби.

В якості шумопоглинаючі засобів застосовуються важкогорючі спеціальні перфоровані плити, панелі, мінеральна вата з максимальним коефіцієнтом звукопоглинання в межах частот 31,5-8000 Гц.

Рівень шуму та вібрації регулюється таким нормативним документом, як П-12-77 „Захист від шуму”.

Рівень вібрацій при виконанні робіт з ЕОМ не повинен перевищувати допущених значень. Т. к. в відділі застосовується персональний комп'ютер з струмковим принтером, то рівень вібрації, який створюється принтером та процесором знаходиться в межах норм.

5. Вплив електромагнітного випромінювання, електростатичних та магнітних полів

Електромагнітні та електростатичні випромінювання виникає при роботі монітора. Навколо електростатичного зарядженого монітора підвищується концентрація пилу.

Медичні дослідження показали, що такий пил може виникати запилення шкіри, електромагнітне випромінювання може призводити до зниження загальної продуктивності робітника. Впливаючи на організм, випромінювання викликають окислювальні реакції в клітинах, як наслідок порушуються нормальне функціонування

окремих органів та організму в цілому, яке призводить до змін центральної нервової системи, крові та кровотворюваних органів, кровоносних судин та інше. Потужність дози рентгенівського випромінювання на відстані 0,05м від екрану та корпусу відеотерміналу при будь яких положеннях регулюючих устаткувань не повинна перевищувати $7,74 \times 10^{-12}$ А/кг, що відповідає еквівалентній дозі 0,1 мбар/ч (100мкР/ч).

6. Розміщення устаткування та організація робочого місця

Організація робочого місця користувача ЕОМ повинна забезпечувати відповідність всіх елементів робочого місця та їх розташування ергономічними вимогами, характеру та особливості трудової діяльності.

Основним устаткуванням робочого місця є: монітор, клавіатур, робочий стіл, стілець; а допоміжним устаткуванням є: підставка для ніг, шафа, полиця та інше.

Розміщення міст з особовим ЕОМ у відділі: робоче місце з особовим ЕОМ розміщується на відстані 1,5 м від стін з світловими отворами; прохід між рядами робочих місць 1 м.

Відносно вікон робочі місця розташовані таким чином, що природне світло на нього падає зліва, природне пряме світло не повинне попадати в очі.

Відстань від екрану до очей робітника складає 700 мм та забезпечує звучність спостереження в вертикальній площині під кутом 30° від спостереження поглядом робітника. Клавіатура розміщена на поверхні стола, кут нахилу в межах $5-15^\circ$.

4.2. Розрахунок системи штучного освітлення в економічному відділі ТОВ «Нікморсервіс-Миколаїв»

Світло є природною умовою існування людини. Воно впливає на стан вищих психічних функцій і фізіологічні процеси в організмі. Гарне освітлення поліпшує протікання основних процесів вищої нервової діяльності.

Численними дослідженнями установлений великий вплив освітленості робочих поверхонь на продуктивність праці. При поганому освітленні людина швидко втомлюється, працює менш продуктивно, зростає потенційна небезпека помилкових дій та нещасних випадків. Тому організація раціонального освітлення приміщення і робочих

місце є одним з основних питань охорони праці.

Освітлення у виробничих приміщеннях може здійснюватися природним або штучним світлом. При недостатньому природному освітленні використовується змішане освітлення. Оскільки температура в приміщенні не знижується нижче 10 градусів по Цельсію, а напруга в мережі не падає нижче номінального, складаючи не менш 90% останнього, і немає небезпеки появи стробоскопічного ефекту, варто віддати перевагу економічним люмінесцентним газорозрядним лампам.

Система освітлення - загальна.

За критерієм забруднення повітряного середовища, вимог вибухо- і пожежної безпеки і вимог до розподілу яскравості в полі зору приймаємо тип світильника ПВЛ.

Від правильного розподілу світильників залежить рівномірність освітлення робочої поверхні. Відношення відстані між світильниками до висоти їхнього підвісу над робочою поверхнею при типі ПВЛ: $l_c / h_c = 1,5$.

Робочою поверхнею є письмовий стіл, висота якого 800 мм. Висота стелі в приміщенні - 5,2 м. Отже, висота підвісу світильника над робочою поверхнею: $h_c = 5200 - 800 = 4400$ мм.

Відстань між центрами світильників: $l_c = 4400 \times 1,5 = 6660 \text{ мм} = 6,66 \text{ м}$.

Визначимо нормовану освітленість на робочому місці:

- 1) розряд виконуваних робіт з найменшого розміру об'єкта розходження (1-5 мм) - 5;
- 2) характеристика зорової роботи - малої точності;
- 3) фон - світлий;
- 4) контраст об'єкта розходження з фоном - великий;
- 5) згідно СНІП-П-4-79, на підставі зазначених вище параметрів визначаємо нормовану освітленість на робочому місці. $E_n = 100$ лк.

Для розрахунку загального освітлення горизонтальної робочої поверхні використовуємо метод світлового потоку. Світловий потік однієї лампи накаливання або групи газорозрядних ламп одного світильника розраховується по формулі:

$$\Phi_n = E_n \times S_n \times L \times K_3 / (n_c \times n), \quad (4.1)$$

де E_n - мінімально нормована освітленість, лк ($E_n = 100$);

S_n - площа освітлюваного приміщення - м² ($S_n = 35$);

L - коефіцієнт мінімальної освітленості ($L = 1,3$);

K_z - коефіцієнт запасу. Залежить від запиленості повітряного середовища в приміщенні і має значення від 1,2 до 2,0. Приймаємо $K_z = 1,2$;

n_c - кількість світильників у приміщенні ($n_c = 10$);

n - коефіцієнт використання світлового потоку лампи. Залежить від КПД світильника; коефіцієнта відбитку стелі, стін; висоти підвісу світильників. Має значення від 0,2 до 0,6. Приймаємо $n = 0,3$.

$$\Phi_n = 100 \times 35 \times 1,3 \times 1,2 / (10 \times 0,3) = 1820 \text{ лм.}$$

Відповідно до даних таблиці (4.1) вибираємо стандартну лампу, світловий потік якої відповідає розрахунковій величині. Приймаємо як джерело світла групу з двох газорозрядних ламп ЛБ-30 зі світловим потоком 2100 лм і світловою віддачею 70,0 лм/Вт ($\Phi_n \text{ групи} = 4200 \text{ лм}$).

Таблиця 4.2

Світлова характеристика ламп

Тип лампи	Світловий потік, лм	Світлова віддача, лм/Вт
ЛДС-30	1450	48,2
ЛД-30	1640	54,2
ЛБ-30	2100	70,0
ЛБ-40	3200	75,0
ЛДЦ-80	3500	44,5
ЛБ-80	5220	65,3

Електрична потужність світильника визначається як відношення добутку світлового потоку лампи ЛБ-30 на кількість ламп у групі і кількість груп у світильнику до світлової віддачі лампи: $N = 2100 \times 2 \times 10 / 70,0 = 600 \text{ Вт}$.

4.3. Розробка заходів щодо зменшення впливу небезпечних та шкідливих факторів в економічному відділі підприємства

З метою зменшення імовірності професійних захворювань при роботі за комп'ютером доцільно приймати наступні профілактичні заходи:

- забезпечити робочі місця спеціальними столами і стільцями, призначеними для

роботи за комп'ютером;

- використовувати ергономічно спроектовані консольні пристрої (дисплеї, клавіатуру, маніпулятори типу "миша") і підставки для документів;
- раціонально організовувати роботу на ЕОМ.

При підборі моніторів варто звернути увагу на такі їхні експлуатаційно-технічні характеристики, як розмір видимої частини екрана, величину рядкової розгортки в графічних режимах, що найчастіше використовуються у бізнес додатках. Ці параметри більш за все впливають на втомлюваність очей працівника.

При виборі системи освітлення повинні враховуватися основні характеристики дисплеїв, орієнтація вікон, розташування працівника біля дисплею.

Максимальний час роботи тієї або іншої людини на комп'ютері може варіюватися, але він не повинен перевищувати двох годин підряд, тобто після кожних двох годин роботи за комп'ютером необхідно робити п'ятнадцяти хвилинну перерву.

При роботі за комп'ютером варто розташовуватися на відстані витягнутої руки від екрана. Монітори повинні знаходитися на відстані двох метрів від сусіднього працюючого.

Для освітлення робочого кабінету необхідно встановити 20 люмінесцентних ламп ЛБ-30 з потужністю світильника 600Вт.

ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення науково-практичного завдання, що полягає в поглибленні теоретичних підходів та обґрунтуванні методологічних засад розвитку МПУ в умовах європейської економічної інтеграції. Отримані наукові результати дослідження дозволяють зробити такі висновки і сформулювати відповідні пропозиції.

1. В умовах зміцнення конкурентних національних переваг важливою сферою співробітництва являється морегосподарська діяльність, розвиток якої вимагає низки заходів підтримки вітчизняної морської галузі державою, формування сприятливих умов для залучення інвестицій у розвиток морської індустрії, створення та розвиток національних судноплавних компаній і національного торговельного флоту, забезпечення конкурентоспроможності морських портів України. Розвиток морських портів України має бути спрямований в сторону створення «розумних портів» на основі застосування різних цифрових технологій, що сприятиме формуванню абсолютно нової логістики. При цьому потрібно враховувати, що вибір і впровадження цифрових рішень в діяльність морських портів - це трансформаційний і складний процес, який може бути або руйнівним, або перехідним. Наслідки переходу будуть залежати від характеру бізнес-процесів, що виникають в результаті адаптації технологій в даному секторі вітчизняної економіки. Проте, в довгостроковій перспективі благотворний вплив цифрових технологій на всі сфери суспільного життя абсолютно очевиден. Тим більше, що зупинити прогрес в сфері автоматизації та інформатизації індустрії взагалі і морської індустрії, зокрема, неможливо.

2. Тренди, які впливають на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції, згруповано таким чином: 1) економічні (глобалізація та консолідація перевезень за рахунок створення альянсів); 2) технічні (контейнеризація вантажів, збільшення вантажопідйомності суден, цифровізація та зростаюча роль безпеки мореплавства та екологічної безпеки) та 3) просторові (зміни маршрутів лінійного

судноплавства).

3. Посилення інтеграційних процесів зумовить збільшення обсягів перевалки вантажів у МПУ. Це підтверджується розробленим середньо-строковим прогнозом на період до 2024 року, який також додатково передбачає наслідки кризи, спричиненої поширенням COVID-19, воєнним станом країни, результатами аналізу глобальних трендів щодо морських вантажних перевезень та сучасним станом МПУ. Для посилення конкурентних позицій на ринку портових послуг Азово-Чорноморського басейну пропускна здатність українських МП повинна зростати, що вимагатиме перманентності модернізації портової інфраструктури, оскільки стрімке нарощення обсягів перевалки вантажів у 2018-2019 рр., отримане від зниження портових зборів на 20%, не матиме довгострокового ефекту.

4. Для систематизації факторів впливу на розвиток МПУ в умовах європейської економічної інтеграції доцільно використовувати матрицю, у якій по вертикалі зазначено фактори за характером (природні, зовнішнього середовища та внутрішнього середовища МПУ), а по горизонталі за сферою впливу на господарську діяльність МПУ, соціально-політичні та організаційно- адміністративні фактори).

5. Першочерговими напрямками, що сприятимуть розвитку портового господарства та вирішенню проблем портової галузі України, є залучення інвестицій, сприяння впровадження концесії, оптимізація портових зборів та співпраця з країнами - членами ЄС з метою інтеграції, модернізація портової інфраструктури, розвиток ДПП, з метою створення транспортно-логістичних центрів, розвиток суднобудування та розвиток судноплавства на внутрішніх водних шляхах - як основних пріоритетів інтеграційної політики ЄС стосовно України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Сиденко В. Р. Глобализация - европейская интеграция - экономическое развитие : украинская модель : в 2-х т. К., 2008. Т. 2: *Европейская интеграция и экономическое развитие*. НАН Украины ; Ин-т экон. и прогнозир. К., 2011. С 11-113. (448 с.)
2. Чорна О.Ю. Дефініції інтеграції. *Економіка. Менеджмент. Підприємництво: Збірник наук. праць Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. Вип. 20. Луганськ, 2008. С. 159–165.
3. Білоусова С.В. Дефініції поняття “інтеграція” та його ролі в конкурентному ринковому процесі. *Культура народів Причорномор'я*. 2009. № 176. С. 64-68.
4. Заяць О.І. Теоретичні основи міжнародної економічної інтеграції в умовах розвитку торгівельно-економічних відносин між країнами. *Ефективна економіка* № 10, 2013. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2432>
5. Полгородник О. В. Інтеграція України до європейського економічного простору: теоретико-методологічні положення. *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. 2017. - № 1. - С. 145-151.
6. Томпсон А.А, Стрикленд А.Дж. Стратегический менеджмент: Концепции и ситуации для анализа. Пер. с англ-12-е изд. М.: Вильямс, 2008. 928 с.
7. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom. Port Economics, Management and Policy. URL: https://porteconomicsmanagement.org/?page_id=317
8. Палагнюк Ю. Механізми інтеграції держав Центральної та Східної Європи у Європейський Союз. Державне управління та місцеве самоврядування. 2013. - Вип. 4. - С. 115-123.
9. Dr. Jean-Paul Rodrigue and Dr. Theo Notteboom. The Geography of Transport Systems. Maritime Transportation. URL: https://transportgeography.org/?page_id=1762
10. Офіційний сайт United Nations Conference on Trade and Development. Статистична

база

ООН

UNCTAD.

URL:

<http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

11. Country and Port Level Liner Shipping Connectivity Index. Port Economics, Management and Policy. URL: https://porteconomicsmanagement.org/?page_id=1633

12. Розвиток інфраструктурних секторів як чинник реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України: колективна монографія / [Никифорок О.І., Чукаєва І.К., Ляшенко О.Ф. та ін.]; за ред. Никифорок О.І.; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогноз. НАН України». Електрон. дані. Київ, 2017. 522 с.

13. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2. С. 82–94.

14. Liner shipping bilateral connectivity index. Статистична база ООН UNCTAD. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=96618>

15. Костюченко А. Глобальные тренды морской отрасли: Флот, грузы, крупнейшие операторы. Центр транспортних стратегий. URL: https://cfts.org.ua/articles/globalnye_trendy_morskoy_otrasli_flot_gruzy_krupneyshie_operatory_1642/114555

16. Один з найбільших світових портових операторів заходить в Україну. Сайт НВ. URL: <https://nv.ua/ukr/biz/markets/ugoda-dp-world-i-tis-odin-z-naybilshih-svitovih-portovih-operatoriv-zahodit-v-ukrajinu-novini-ukrajini-50069923.html>

17. The Top 5 Trends Shaping Shipping. Port-Technology International. URL: https://www.porttechnology.org/news/the_top_5_trends_shaping_shipping/

18. Цифрові технології в інноваційній трансформації економіки України : колективна монографія / Єгоров І.Ю., Никифорок О.І. та ін. ; за ред.: чл.-кор. НАН України Єгорова І.Ю., д.е.н. Никифорок О.І., к.е.н. Ліра В.Е. ; НАН України, ДУ “Ін-т. екон. та прогноз. НАН України”. – Електрон. ресурс. – К., 2020. – 308 с. – Режим доступу : <http://ief.org.ua/docs/mg/321.pdf>

19. Никифорок О.І., Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Цифровізація в транспортному секторі: тенденції та індикатори розвитку. Частина 1. Статистика України. 2019. № 3 (86). С. 70–81.

20. Корнієнко О. П., Кошара К. А. Функції морських портів України як складової

морегосподарського комплексу. Економіка та держава. 2018. № 5. С. 48–51. 77. Куценко, С.В. Факторы конкурентоспособности портовых услуг. Экономика и управление. 2011. №5. С. 137-143.

21. Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов. Транспортное дело России. 2017. № 2 (129). С. 105-109. 79. Іванов Г. С. Механізм державного управління розвитком морських портів України : дис. канд. ек. наук : 25.00.02 / Іванов Геннадій Сергійович – Маріуполь, 2019. – 238 с. 80.

22. Габ О. Аналіз економічного потенціалу морських портів України в умовах реалізації інноваційних можливостей. Економічний аналіз. 2019. Том 29. № 1. С. 192-199.

23. Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe – Corridors. Офіційний сайт Європейського союзу. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

24. Офіційний сайт Європейського союзу. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

25. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

26. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>

27. Меморандум про співпрацю між Україною та Міжнародною морською організацією щодо участі у Системі аудиту держав - членів Міжнародної морської організації. Від 18.05.2018 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_001-18#Text

28. Остаточний звіт за результатами проведеного аудиту Міжнародною морською організацією (ІМО). Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/30849.htm>

ДОДАТКИ

Додаток Б. Директиви та регламент, що регулюють діяльність у морських портах

Директива/регламент	Мета	Завдання для України
Охорона довкілля		
2019/883	спрямована на захист морського середовища від негативних наслідків скидання відходів із суден, що використовують порти, розташовані в Союзі, забезпечуючи при цьому безперебійну роботу морського судноплавства за рахунок поліпшення доступності та використання відповідних портових приймальних споруд і доставки відходів до цих об'єктів.	1) портові приймальні споруди повинні приймати відходи з судів екологічно безпечним чином відповідно до Директиви 2008/98 / ЄС і іншими відповідними законами Союзу і національного законодавства про відходи; 2) використовувати форми і процедури ІМО для повідомлення ІМО, а також влади держави порту про передбачувані недоліки портових приймальних споруд.
Безпека мореплавства		
2009/15	визначає заходи, яких повинні дотримуватися держави-члени у своїх стосунках з організаціями, на які покладається проведення інспекцій, оглядів та сертифікація суден на відповідність міжнародним конвенціям з безпеки на морі та запобігання забрудненню морів, сприяючи при цьому реалізації мети вільного надання послуг. Цей процес включає розробку та впровадження вимог щодо безпеки корпусу, обладнання та електричних і контрольних установок суден, що підпадають під дію міжнародних конвенцій.	встановлює завдання для визнаної організації згідно з вимогами Регламенту ЄС 391/2009 як ту, що може проводити інспекцію, огляд і сертифікацію суден: 1) регулярна перевірка систем управління якістю визнаних організацій у відповідності до критеріїв стандарту якості 180 9001; 2) сертифікація систем управління якістю; 3) забезпечення інтерпретацій міжнародних стандартів управління якістю, зокрема, з урахуванням конкретних особливостей характеру та зобов'язань визнаних організацій; 4) затвердження індивідуальних та колективних рекомендацій для покращення процесів у визнаних

391/2009	встановлює заходи, яких повинні дотримуватися організації, яким доручено проводити інспекцію, огляд і сертифікацію суден на відповідність міжнародним конвенціям про безпеку на морі та запобігання забрудненню морського середовища, при цьому маючи на меті свободи надання послуг. Це включає розробку і впровадження вимог безпеки для корпусу, механізмів, електричних і контрольних установок судів, які підпадають під дію міжнародних конвенцій.	дія цього регламенту направлена на процедуру подачі заявки до Європейської Комісії та встановлення вимог до організації, якій буде доручено проводити інспекцію, огляд і сертифікацію суден на відповідність міжнародним конвенціям про безпеку на морі та запобігання забрудненню морського середовища.
2009/21	має на меті забезпечувати: щоб держави-члени ефективно і послідовно виконували свої зобов'язання як держави прапора; підвищення безпеки та запобігання забрудненню із суден, що плавають під прапором держави-члена.	держави-члени повинні вживати необхідних заходів для аудиту ІМО своєї адміністрації (у випадку України - АМПУ) не рідше ніж один раз на сім років, за умови позитивної відповіді ІМО на своєчасний запит зацікавленої держави-члена та повинні публікувати результати перевірки відповідно до національного законодавства про конфіденційність
2009/16	допомогти зменшити кількість суден, що не відповідають екологічним стандартам, у водах Співтовариства (в даному випадку українських) під юрисдикцією держав-членів шляхом установлення загальних критеріїв для контролювання суден Україною й гармонізації процедур інспектування й затримки, належного врахування зобов'язань, прийнятих на себе морськими компетентними органами держав-членів у рамках "Паризького Меморандуму про домовленості про портовий державний контроль"	створити компетентний орган з необхідною кількістю кваліфікованих інспекторів з метою проведення інспектування суден, на предмет відповідності екологічним стандартам ЄС прописаним у цій директиві
336/2006	спрямований на посилення управління безпекою та безпечною експлуатацією суден, а також запобігання забрудненню із суден, зазначеного в статті 3, шляхом забезпечення того, щоб компанії, які експлуатують ці судна, дотримувалися ІМО шляхом створення, впровадження і подальшим обслуговуванням компаніями суднових і берегових систем управління безпекою; а також здійснення відповідного контролю за ними з боку адміністрацій держави прапора і порту.	держави-члени повинні: 1) гарантувати, що всі компанії, що експлуатують судна, які підпадають під дію цього Регламенту, повинні дотримуватися положень цього Регламенту; 2) встановлювати правила про санкції, які застосовуються до порушень цього Регламенту, і вжити всіх заходів, необхідних для їх виконання; 3) звітувати перед Комісією кожні два роки щодо застосування цього Регламенту

2002/59	створення в Співтоваристві системи моніторингу та інформації про рух суден з метою підвищення безпеки та ефективності морського судноплавства, покращення реакції влади на інциденти, аварії або потенційно небезпечні ситуації на морі, включаючи пошук і рятувальні операції і сприяють більш ефективному запобіганню і виявленню забруднення з суден	1) технічна розробка та впровадження системи маршрутизації суднів яка спроможна поєднуватися з розробленою системою ІМО; 2) забезпечити себе відповідним обладнанням і береговими установками для прийому і використання інформації АІ8 враховувати необхідний діапазон для передачі звітів; 3) гарантувати, що прибережні станції, що відповідають за моніторинг дотримання служб руху суден і систем навігації судів, мають достатній і належним чином кваліфікований персонал, а також відповідні засоби зв'язку і моніторингу судів, і що вони працюють відповідно до керівних принципів ІМО
725/2004	впровадження та імплементація заходів Співтовариства, спрямованих на посилення безпеки у асоційованих портах з огляду на загрозу вчинення міжнародних протизаконних дій.	створення компетентного органу у сфері морської безпеки, який призначається державою-членом для координування, імплементації та моніторингу застосування заходів безпеки, встановлених у цьому Регламенті, щодо портів. Орган повинен вимагати від кожного судна, яке має намір увійти до порту, завчасно надати інформацію щодо його міжнародного сертифікату безпеки судна та рівні безпеки, на підставі яких воно експлуатується та експлуатувалося раніше, та будь-яку іншу доцільну інформацію щодо безпеки
2005/65	ухвалення заходів для підвищення безпеки портів унаслідок загрози виникнення небезпечних інцидентів. Ця Директива застосовується до кожного порту, розташованого на території держави-члена, в якому одна або кілька портових споруд охоплені затвердженим планом охорони портових засобів відповідно до Регламенту (ЄС) № 725/2004	1) затвердити комітети із безпеки портів, яким доручається забезпечувати: практичні консультації та навчання і тренувань для забезпечення безпеки в портах, охоплених цією Директивою; 2) затвердити плани забезпечення безпеки портів, що містять дані з оцінки безпеки портів;
Технічні умови		

2010/65	спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються до морських перевезень, шляхом розробки стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей - Єдине вікно Єдине вікно пов'язує електронні системи, та є місцем, де відповідності до цієї Директиви акумулюється вся інформація, після чого вона стає доступною для різних компетентних органів держав-членів	1) затвердити оформлення формальностей з надання відомостей в електронному форматі та їх передачу через єдине вікно якомога швидше та в будь-якому випадку не пізніше 1 червня 2015 року. 2) прийняти деякі стандартизовані форми з метою полегшення руху та надання наступної інформації, а саме: про вантаж; про запаси на судні, про майно екіпажу, перелік членів екіпажу, перелік пасажирів, щодо небезпечних вантажів, морська санітарна декларація
---------	---	--