

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки морського транспорту

Лещинська Олена Андріївна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»

Науковий керівник
Старший викладач
Головченко О.М.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2024

ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра

за темою:

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: визначити шляхи підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України шляхом аналізу сучасного стану, визначення факторів впливу та розробки стратегій підвищення конкурентоспроможності.	08.04.24	
2	Об'єкт дослідження – морська транспортна інфраструктура України.		
3	Предмет дослідження – соціально-економічні закономірності функціонування та розвитку морської транспортної інфраструктури України, включаючи аналіз сучасного стану, визначення факторів впливу на конкурентоспроможність, стратегії підвищення конкурентоспроможності та аналіз кращих практик управління морською інфраструктурою інших країн.		
4	ВСТУП		

5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНИЙ ОГЛЯД ТА ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ		
6	РОЗДІЛ 2. СТРАТЕГІЇ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ		
7	РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ ПОКРАЩЕННЯ СТАНУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ		
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ		
9	ВИСНОВКИ		
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ		
11	Анотація		
12	Формування ілюстративного матеріалу		
13	Відгук керівника	до 6.06.24	
14	Рецензування	до 7-10.06.24	
15	Дата захисту	17-21.06.24	

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

	С.
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНИЙ ОГЛЯД ТА ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ.....	9
1.1. Основні поняття та визначення.....	9
1.2. Характеристика сучасного стану морської транспортної інфраструктури в Україні	16
1.3. Фактори впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури.....	25
РОЗДІЛ 2. СТРАТЕГІЇ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ.....	30
2.1. Розвиток портових структур та перехід до моделі управління «порт-лендлорд»	30
2.2. Відновлення, стабілізація та вдосконалення логістичних процесів	44
2.3. Залучення іноземних інвестицій, як інструмент прискорення процесу посилення конкурентних позицій	52
РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ ПОКРАЩЕННЯ СТАНУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ.....	60
3.1. Кращі практики інших країн.....	60
3.2. Можливість адаптації успішних кейсів в Україні	71
3.3. Пропозиції щодо поліпшення регулюючих механізмів.....	74
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	82
4.1. Призначення та зміст Міжнародного кодексу з рятувальних засобів	82
4.2. Засоби індивідуального захисту, їх види та призначення.....	84
4.3. Заходи боротьби з пожежею на танкері	86
4.4. Призначення та зміст Плану управління енергоефективності судна.....	90

ВИСНОВКИ.....	92
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	98
АНОТАЦІЯ	107
ДОДАТКИ.....	109

ВСТУП

Актуальність теми. Враховуючи глобалізацію світової економіки, транспорт стає важливим інструментом інтеграції країн у світовий економічний простір. Україна, знаходячись на перехресті торгівельних шляхів, має значний потенціал для розвитку транзитного транспорту та підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Врахування геополітичних інтересів країни та забезпечення конкурентоспроможних умов розвитку морської інфраструктури визначає високу ефективність здійснення національного зовнішньоторговельного потенціалу на світовій арені морських перевезень. Морська інфраструктура має вагомі переваги при реалізації зовнішньоекономічної діяльності, такі як відносно низька собівартість перевезень, велика пропускна здатність, низька вартість перевезень та велика вантажопідйомність, що дозволяє перевозити значні партії вантажу.

Тому, ефективність управління нею у більшості аспектах визначає місце держави в світовому співтоваристві в умовах глобалізації економіки. Від ефективності діяльності морської інфраструктури, рівня технологічного та технічного устаткування портів, розвинута система управління та відповідність міжнародним стандартам ґрунтує конкурентоспроможність національного морського транспортного комплексу на світовій арені.

На сучасному етапі морська інфраструктура України неспроможна забезпечити збільшення обсягів вантажообігу. Зростає зношеність основних засобів портової галузі, погіршується їх структура, що негативно позначається на конкурентоспроможності морської інфраструктури в цілому. Внаслідок всіх цих проблем морські торгівельні порти України витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг. Постає питання конкурентоспроможності морської інфраструктури України, яка за критеріями

якості послуг, швидкості перевезень відстає від більшості європейських держав.

Таким чином, актуальність дослідження обумовлюється необхідністю розроблення конкретних рекомендацій стосовно підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України та інтеграції її до світового ринку морських перевезень.

Мета дослідження: визначити шляхи підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України шляхом аналізу сучасного стану, визначення факторів впливу та розробки стратегій підвищення конкурентоспроможності.

Завдання роботи:

- охарактеризувати основні поняття та визначення, які стосуються морської транспортної інфраструктури України;
- провести характеристику сучасного стану морської транспортної інфраструктури в Україні;
- виокремити фактори впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури;
- дослідити розвиток портових структур та перехід до моделі управління «порт-лендлорд» в аспекті стратегічного підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України;
- проаналізувати процес відновлення, стабілізації та вдосконалення логістичних процесів в Україні;
- практично розглянути механізм залучення іноземних інвестицій задля прискорення процесу посилення конкурентних позицій;
- дослідити кращі практики іноземних країн в контексті покращення стану морської транспортної інфраструктури України;
- виявити можливість адаптації успішних кейсів в Україні;
- запропонувати заходи щодо поліпшення регулюючих механізмів.

Об'єкт дослідження: морська транспортна інфраструктура України.

Предмет дослідження: соціально-економічні закономірності функціонування та розвитку морської транспортної інфраструктури України, включаючи аналіз сучасного стану, визначення факторів впливу на конкурентоспроможність, стратегії підвищення конкурентоспроможності та аналіз кращих практик управління морською інфраструктурою інших країн.

Методи дослідження : аналіз літературних джерел, емпіричні методи (збір, опис та систематизація інформації), метод системного аналізу (вивчення морської транспортної інфраструктури як системи з взаємопов'язаними елементами для з'ясування взаємозв'язків та впливу факторів), компаративний аналіз (порівняння морської транспортної інфраструктури України з іншими країнами для виявлення схожих та відмінних аспектів управління та розвитку), моделювання (створення моделей розвитку морської транспортної інфраструктури для прогнозування можливих сценаріїв та ефективних стратегій).

Структура роботи : робота складається зі вступу, 4 розділів (у тому числі 22 рисунки та 22 таблиці), висновків до усієї роботи, списку використаних джерел (75 найменувань) та додатків (А-Е).

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНИЙ ОГЛЯД ТА ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

1.1. Основні поняття та визначення

На сучасному етапі розвитку глобальної економіки інфраструктура стає все більш важливим фактором, що впливає на її динамічні зміни. Однією з ключових стратегічних складових розвитку держави, спрямованої на зростання національної економіки та інтеграцію до світового економічного простору, є транспортна інфраструктура. Україна має потенціал для успішного розвитку своєї транспортної інфраструктури, оскільки вона володіє відповідними можливостями та ресурсами [2].

Якщо звертатись до термінології, етимологічно «інфраструктура» походить від лат. *infra* – нижче, під і *structura* – будівля, розташування [3, с. 119]. Натомість, як економічна категорія термін «інфраструктура» починає застосовуватися тільки на початку двадцятого століття.

Наведемо визначення поняття «інфраструктура» від провідних економістів, вчених та науковців за допомогою побудови таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Визначення поняття «інфраструктура» провідними науковцями

<i>Автор</i>	<i>Визначення</i>
Родан-П. Розенштейн [4, с.203]	Інфраструктура - сукупність умов, що сприяють розвитку підприємництва та задовольняють потреби людства.
Пол Самуельсон [5]	Інфраструктура сприяє зміцненню економічного становища приватних підприємців, створюючи сприятливі умови для діяльності в основних галузях економіки та стверджував про необхідність державної підтримки

	значних проєктів розвитку інфраструктури (облаштування торговельних портів та терміналів, ринкові інформаційні системи тощо).
Рагнар Нурксе [6]	Інфраструктура - усі послуги, необхідні для створення сучасної економіки.
Новікова В.І. [7, с. 22]	Інфраструктура – це сукупність засобів, закладів, споруд, мереж та інших елементів матеріально-технічної бази, що допомагають здійснити конкретний вид діяльності.
Чернюк Л.Г, Ананьєва Л.С. [8]	Інфраструктура – являє собою сукупність елементів продуктивних сил у вигляді галузей, виробництв і видів діяльності, які забезпечують цілісний характер як всьому народному господарству, так і окремим його сферам і комплексам, функціональне призначення яких полягає, поперше, у створенні загальних умов, що забезпечують ефективне функціонування основного виробництва, і, подруге, в забезпеченні відтворення робочої сили.

Джерело : створено автором на основі [4-8]

У визначеннях інфраструктури відомих авторів можна виокремити кілька спільних та відмінних аспектів.

Спільними є те, що всі автори розглядають інфраструктуру як сукупність умов, послуг, матеріальних та технічних систем, які забезпечують певні функції. Вони також підкреслюють важливість інфраструктури для розвитку економіки та задоволення потреб суспільства.

Однак, є деякі відмінності у підходах. Наприклад, Родан-Пауль Розенштейн зосереджується на розвитку підприємництва та потребах людства як основній мотивації для створення інфраструктури. Пол Самуельсон вбачає в інфраструктурі засіб підтримки економічного становища приватних підприємців і визначає необхідність державної підтримки у цьому процесі. Рагнар Нурксе підкреслює, що інфраструктура є ключовою для створення сучасної економіки. Новікова В.І., Чернюк Л.Г та Ананьєва Л.С. звертають

увагу на технічні та матеріальні аспекти інфраструктури, які забезпечують виконання основних функцій у суспільстві.

Таким чином, хоча автори розглядають інфраструктуру з різних точок зору та наголошують на різних аспектах її значення, у них загальна ідея про важливість інфраструктури для суспільства та економіки.

В даний час немає однозначного тлумачення поняття «транспортна інфраструктура». Важливо звернути увагу на те, що у науковій літературі існує різноманіття поглядів щодо визначення цього терміну. Загалом, відмінності між науковцями стосуються того, що включати до поняття «транспортна інфраструктура» - чи це повинно бути про транспортний рух, підприємства, які здійснюють пасажирські та вантажні перевезення, постачальники послуг, галузеві навчальні заклади та інше.

За аналогією, побудуємо таблицю 1.2. та визначимо підходи різних авторів до трактування поняття «транспортна інфраструктура».

Таблиця 1.2.

Підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура»

Автор	Визначення
Жовтяк Г.А. [9]	Транспортна інфраструктура представляє собою транспортну систему всіх видів транспорту з усіма складовими їх частинами та ланками, а також іншими обслуговуючими частинами інфраструктури народного господарства, що працюють у сфері переміщення вантажів і людей.
Соколова О. Є. [10]	Транспортна інфраструктура – сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів.
Пікулик О.Б. [11]	Транспортна інфраструктура – це сукупність транспортних комунікацій, об’єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об’єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для

	надання транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів.
Ткаченко Н. Ю. [12, с. 58]	Транспортна інфраструктура – це елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруду, пристрої), що забезпечують функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (транспортних засобів)
Бордун О. [13, с. 31]	Транспортна інфраструктура – сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів.
Садловська І. П. [14, с. 57]	Транспортна інфраструктура відображає сукупність економічних відносин у національній економіці, що забезпечують формування і використання транспортно-економічних зв'язків між суб'єктами господарювання для безперебійного руху пасажиро- й вантажопотоків, а також надання комплексу супровідних послуг, що в сукупності сприяє відтворенню елементів національної економіки.

Джерело : складено автором на основі [9-14]

Спільне у визначеннях авторів є те, що всі вони розглядають транспортну інфраструктуру як сукупність різних елементів транспортної системи, які забезпечують умови для переміщення вантажів і пасажирів.

Загальне визначення поняття «транспортна інфраструктура» на основі наведених визначень може бути таким: транспортна інфраструктура - це сукупність транспортних шляхів, пунктів усіх видів транспорту, об'єктів обслуговування, елементів загальної інфраструктури та систем, що забезпечують умови для надання транспортних послуг та безперебійного руху пасажирських і вантажних потоків.

В сучасній літературі поняття морська інфраструктура не відокремлюється від поняття «транспортна». Таким чином, під морською інфраструктурою прийнято розуміти частину транспортної та виробничої інфраструктури, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні [15].

На додаток до цього, поняття морської транспортної інфраструктури зазвичай ототожнюють із поняттям морські порти. Однак вважати, що морська інфраструктура і порти є тотожними поняттями суперечить змісту терміну «транспортна інфраструктура», оскільки це не враховує організаційно-економічних, соціальних та юридичних аспектів її функціонування і недостатньо виокремлює структурні елементи.

Цікаво, що на офіційному сайті Міністерства інфраструктури України зазначений той факт, що «Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку» [15].

Морська інфраструктура відіграє ключову роль у забезпеченні сполучення між різними видами транспорту, сприяє втіленню національної транспортної політики, зміцнює міжнародні зв'язки та сприяє розвитку зовнішньої та внутрішньої торгівлі, а також транспортному суверенітету країни. Морська інфраструктура описує колективні інженерно-технічні споруди, будівлі, системи та послуги, що розташовані на території країни та сприяють морській комерційній діяльності. Це включає порти, морські шляхи, доки, причали, склади, а також компанії, які здійснюють стивідорні роботи та інші, що займаються завантаженням та розвантаженням вантажів.

У сучасних умовах розвитку України важливий є зв'язок між транспортною інфраструктурою та економічним розвитком країни, що визначає конкурентоспроможність держави. Ефективна робота транспортної інфраструктури є важливою для сталого розвитку ринкової економіки та

підвищення конкурентоспроможності країни. Тому актуальним стає забезпечення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на внутрішньому та зовнішньому ринках. Це пов'язано зі зростанням інтенсивності розвитку економічного середовища та зміною зовнішніх факторів [16].

За аналогією, побудуємо таблицю 1.3. та охарактеризуємо визначення поняття «конкурентоспроможність» різними авторами.

Таблиця 1.3.

Визначення сутності поняття «конкурентоспроможність»

<i>Автор</i>	<i>Визначення</i>
Піддубний І. О., Піддубна А. І. [17]	Конкурентоспроможність – це потенціальна або реалізована здатність економічного суб'єкта до функціонування у релевантному зовнішньому середовищі, яка ґрунтується на конкурентних перевагах і відображає його позицію відносно конкурентів.
Антонюк Л. Л. [18]	Конкурентоспроможність є проявом системи багатьох факторів, які створюють різні конкурентні переваги в залежності від конкурентного середовища.
Фасхієв С.А. [19]	Конкурентоспроможність – це оцінена споживачем властивість об'єкта перевершувати в певний момент часу без шкоди виробнику за якісними і ціновими характеристиками аналогів в конкретному сегменті ринку.
Гончаревич Л.Г. [20]	Конкурентоспроможність – володіння суб'єктом певними властивостями, які дають йому можливість розвиватися на інноваційній основі та перемагати у конкурентній боротьбі.

Джерело : створено автором на основі [17-20]

Усі автори розглядають конкурентоспроможність як важливий аспект економічного функціонування суб'єктів; Вони підкреслюють, що

конкурентоспроможність базується на конкурентних перевагах та властивостях об'єкта.

Об'єкти, які володіють конкурентоспроможністю, можна розділити на чотири категорії:

1. Товари: споживач оцінює конкурентоспроможність товару з урахуванням його властивостей і здатності задовольнити його потреби.
2. Підприємства (як виробники товарів): конкурентоспроможність підприємства оцінюється споживачем з урахуванням його позиції на ринку, ступеня довіри та якості його продукції.
3. Галузі (як сукупність підприємств): конкурентоспроможність галузі оцінюється з урахуванням пріоритетів споживача у задоволенні власних потреб.
4. Регіони (райони, області, країни): конкурентоспроможність країни оцінюється як рівень якості життя, який забезпечується споживачеві.

Конкурентоспроможність базується на конкурентних перевагах і відображає позицію об'єкта відносно конкурентів. Конкурентоспроможність є результатом системи факторів, які створюють конкурентні переваги в залежності від конкурентного середовища [21].

Відповідно до вищезазначеної інформації, можемо зробити висновок щодо поняття «конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури».

Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України визначається її здатністю ефективно конкурувати на міжнародному ринку морських перевезень. Це означає, що українські морські порти, термінали, судноплавні шляхи, доки, причали та інші морські об'єкти повинні мати такі характеристики та можливості, щоб забезпечити ефективну та конкурентоздатну обслуговування суден, вантажів та пасажирів. Для досягнення конкурентоспроможності важливо мати сучасну інфраструктуру, ефективні технології обробки вантажів, високі стандарти безпеки, швидкість

обслуговування та інші фактори, що забезпечують зручність, ефективність та вигідність використання морського транспорту.

Можемо погодитись із Степаненко В.О., який стверджував, що ціллю забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є забезпечення стійкості, сталого функціонування та досягнення необхідного рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури на ринку морських перевезень за будь-яких політичних, соціально-економічних та інших змін у зовнішньому середовищі [22, с. 53].

1.2. Характеристика сучасного стану морської транспортної інфраструктури в Україні

Розвиток держави прямо залежить від ефективності системи управління у різних галузях, включаючи морську транспортну інфраструктуру. Сучасні глобальні тенденції вимагають постійного удосконалення управління морською транспортною інфраструктурою. Стан і рівень розвитку морської транспортної інфраструктури є одним із ключових факторів соціально-економічного розвитку країни.

Морська інфраструктура нашої держави включає в себе комплекс об'єктів, споруд та сервісів, необхідних для забезпечення морських перевезень та функціонування морського транспорту. Сюди входять [23]:

1. Морські порти: споруди для прийому, відправлення та обслуговування суден, перевантаження вантажів та обміну пасажирів.

Найважливішими морськими портами є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч та ін. Великі портові міста на берегах Азовського моря — Маріуполь, Бердянські тощо. З 2014 року відбулося скорочення обсягів переробки вантажів морськими та річковими портами; це було пов'язано з військовими діями на сході нашої держави,

анексією Криму та напруженою ситуацією в районі Азовського моря. З 2015 до 2017 року показники обробки вантажів українськими морськими портами скоротилися внаслідок того, що Україна втратила п'ять морських портів – Ялту, Севастополь, Феодосію, Керч та Євпаторію.

Через порти Чорного й Азовського морів реалізуються зовнішньоекономічні зв'язки країни. Основними експортними вантажами є кам'яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цукор, хімічні продукти тощо; імпорфтними — машини, устаткування мінерально-сировинні ресурси та ін [23].

Нажаль, наразі деякі порти не функціонують та не мають змогу реалізовувати свій потенціал та забезпечувати достатній об'єм вантажопотоків, щоб забезпечувати конкурентоспроможність портової галузі України через блокаду портів по замінування акваторій Чорного та Азовського морів. Військові дії на сході нашої країни, які розпочались у 2014 році та військова агресія з боку рф, яка розпочалась 24 лютого 2022 року, окупація українських територій та, як наслідок, скорочення вантажопотоків через деякі порти призвели до тимчасового занепаду функціонування цього елементу морської транспортної інфраструктури.

Враховуючи розрахунки, наша країна щодня втрачає близько 170 мільйонів доларів США через блокаду судноплавства в Чорному та Азовському морях. Морські порти України були основним шляхом експорту сільськогосподарської продукції, металургії, мінеральних добрив та хімічних товарів. У 2021 році ці галузі разом принесли більше 55 мільярдів доларів США до бюджету країни. Взагалі, через морські транспортні шляхи здійснювалося близько 70% експорту продукції українського виробництва (приблизно 47 мільярдів доларів США), а також велика частина імпорту країни. Експорт чорної металургії, руди, шлаків, зерна та олії практично повністю передбачав використання морського транспорту [24].

Зазначимо, що за 2023 рік морські порти України обробили 62 млн т вантажів, з них 53,6 млн вантажів – експорт продукції [25]. Порівнюючи ці

показники з довоєнними (2021 рік) , можна зробити висновок про скорочення вантажопотоків більше ніж вдвоє, оскільки показник 2021 року складав 153,07 млн т вантажів [26].

З огляду на вищевикладене, можемо зробити висновок про функціонування морських портів України, як ключового елементу морської транспортної інфраструктури. Для цього – побудуємо таблицю 1.4. та систематизуємо інформацію про переваги морських портів України та проблемні аспекти їх діяльності. Зазначимо, що в додатку А наведено деталізовану таблицю, в якій більш детально охарактеризовано кожен аспект, який зазначено у таблиці 1.4. та, зокрема, шляхи подолання зазначених проблем.

Таблиця 1.4.

Характеристика розвитку портової галузі України, як ключового елемента морської транспортної інфраструктури

<i>Показник</i>	<i>Характеристика</i>
<i>Переваги портової галузі</i>	Вигідне географічне положення; близькість до сировинної бази; глибоководні підходи та потужності; транспортні вузли; залізничне сполучення; інвестиційна привабливість; кваліфіковані спеціалісти.
<i>Проблеми розвитку портової галузі</i>	Військова агресія з боку рф; блокада українських портів; нестача коштів для фінансування усіх видів робіт; потреба вдосконалення законодавчих актів; бюрократія та корупція у господарській діяльності; незбалансованість розвитку перевантажувальних потужностей та наземної інфраструктури; низький рівень координації між видами транспорту та місцевою владою; низька ефективність використання потенціалу існуючих перевантажувальних потужностей; обмеженість інструментів залучення приватних інвестицій; недостатньо розвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на акваторіях; недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах; повільне оновлення основних фондів та

	невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам; втрата транзитних вантажопотоків через переорієнтацію на інші порти; недосконалість процедур митного оформлення та високі корупційні ризики; недостатнє використання електронних систем оформлення вантажів та недосконала тарифна політика; низький рівень якості послуг; відсутність повноцінно функціонуючих вільних економічних зон та індустріальних парків; низький рівень кібербезпеки; неможливість повномасштабної оптимізації державних підприємств морської галузі; низький рівень участі органів місцевої влади у розвитку морських портів; надмірне фіскальне навантаження на портові збори; відсутність сформованої політики щодо соціальних гарантій та оптимізації персоналу галузі.
--	---

Джерело : побудовано автором на основі [27]

Після складання таблиці 1.4. та характеристики портової галузі (Додаток А), можемо підбити підсумок щодо сучасного стану портової галузі України, як ключового елемента морської транспортної інфраструктури.

Сучасний стан портової галузі України є складним через війну і блокаду багатьох портів. Незважаючи на вигідне географічне розташування та інші переваги, такі як наявність глибоководних підходів і транспортних вузлів, проблеми включають нестачу фінансування, бюрократію, низьку ефективність використання потенціалу та недостатню розвиненість інфраструктури.

Зважаючи на війну, багато портів заблоковані, що призводить до втрати можливостей для експорту та імпорту товарів. Це суттєво ускладнює ситуацію в галузі та обмежує її розвиток.

Для подолання проблем потрібні комплексні заходи, включаючи реформу законодавства, залучення інвестицій, модернізацію інфраструктури та вирішення питань, пов'язаних з військовим конфліктом.

2. Термінали: об'єкти для оброблення та зберігання вантажів, які можуть бути прикордонними, контейнерними, нафтовими, тощо.

Згідно з Законом України «Про морські порти» (від 03.12.2020 №1054-IX), морський термінал - розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів [1].

Сучасний стан терміналів для перевалки вантажів в морських портах України можна охарактеризувати наступним чином :

- інфраструктура: багато портових терміналів в Україні мають високоякісну інфраструктуру, яка включає сучасні причали, обладнання для обробки вантажів, системи безпеки та інші важливі складові.

- технології: деякі термінали в Україні використовують сучасні технології для оптимізації процесів обробки вантажів, такі як автоматизовані системи керування та моніторингу.

- управління: ефективне управління терміналами грає важливу роль у забезпеченні їхньої ефективності та конкурентоспроможності. Кращі практики управління дозволяють оптимізувати витрати та підвищувати якість обслуговування.

- конкурентоспроможність: українські порти змагаються на міжнародному ринку з іншими портами за транзитні вантажопотоки. Для забезпечення конкурентоспроможності важливо постійно вдосконалювати інфраструктуру та сервіс.

- безпека та екологія: сучасні термінали уважають вимоги щодо безпеки та охорони навколишнього середовища, використовуючи передові технології та практики для мінімізації впливу на довкілля [28].

Загалом, багато терміналів для обробки вантажів в Україні відповідають сучасним вимогам, але є потреба в подальшій модернізації та удосконаленні для забезпечення їхньої ефективності та конкурентоспроможності.

3. Доки: споруди для ремонту, технічного обслуговування та реабілітації суден.

Стан морських доків можемо охарактеризувати наступним чином (рис. 1.1.).

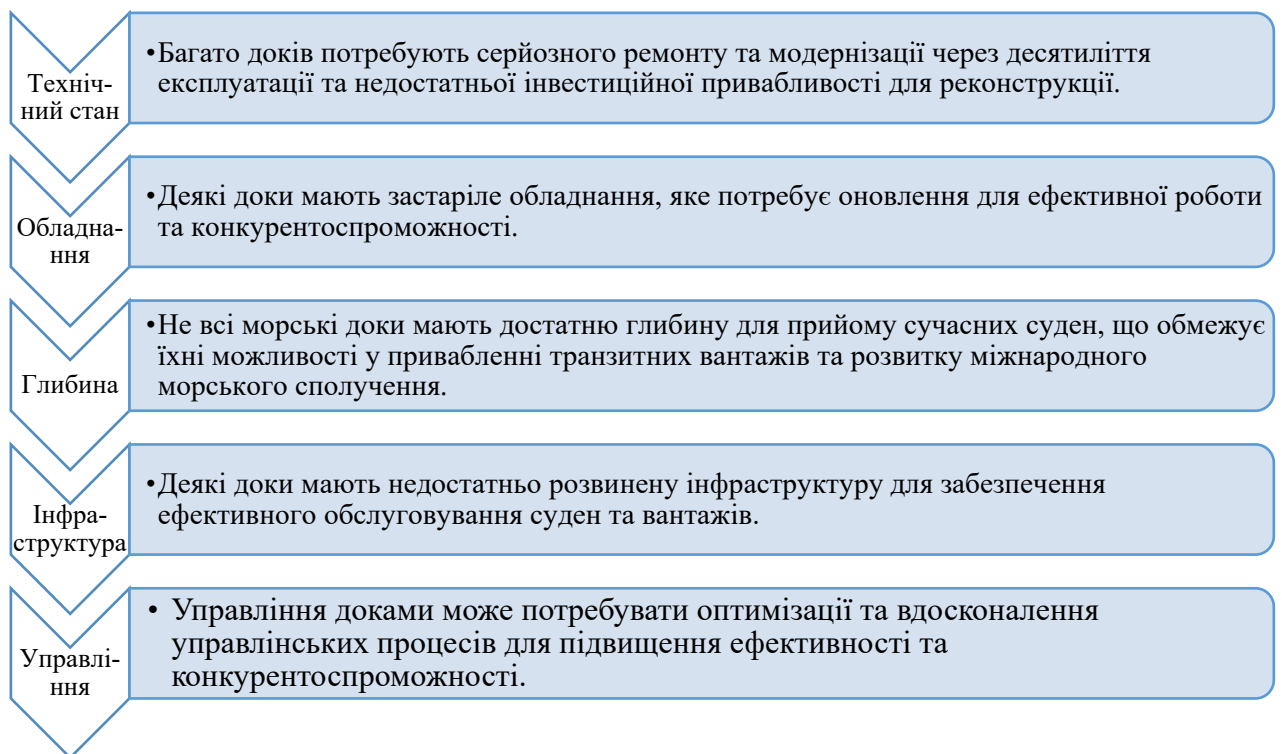


Рис. 1.1. Стан морських доків в Україні

Джерело : створено автором на основі [29]

Загалом, стан морських доків в Україні можна охарактеризувати як потребує серйозного удосконалення та модернізації. Багато доків залишилися застарілими і потребують ремонту та оновлення обладнання. Проблеми також включають недостатню глибину для сучасних суден, обмежену інфраструктуру та потребу в оптимізації управління. Важливою є необхідність інвестицій та реформ для покращення умов функціонування

доків та забезпечення їхньої конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

4. Причали: місця для пришвартування суден для завантаження та вивантаження вантажів та посадки пасажирів.

Оскільки вище ми розглядали та характеризували стан портових споруд та портів загалом - можемо з впевненістю сказати, що причали, як і інші інфраструктурні елементи портової галузі, потребують реконструкції, модернізації та ре-новаційних заходів.

5. Склади: я елементи морської транспортної інфраструктури, це об'єкти для зберігання вантажів під час їх оброблення та перевезення.

Перевантажувальні операції в порту визначаються наявністю та використанням складських приміщень і майданчиків, які забезпечують роботу всього транспортного ланцюжка порту. Складське господарство виконує такі функції: забезпечення якісного та короткочасного зберігання вантажів; прийом вантажів від різних видів транспорту; видача вантажів вантажоодержувачам; видача вантажів на судна, залізничний транспорт та інші види транспорту; облік вантажів, які прибувають на склади порту; забезпечення внутрішньо-складських операцій.

Види складської діяльності в портах включають:

- змінно-добовий контроль, планування, регулювання та аналіз роботи складу;
- організацію зберігання зовнішньоторговельних і каботажних вантажів на складах порту;
- внутрішньоскладські перевалки вантажів для оперативних потреб порту або пов'язані з виконанням доручень вантажовласника;
- комплектацію різних видів вантажів в порту за країнами та портами призначення і по окремим коносаментним партіям;
- розміщення вантажів на вимогу власника вантажу або митниці для перевірки вмісту з подальшим відновленням транспортабельності;

- сортування вантажів за марками сортів всередині коносаментних партій;
- ремонт тари або перепакування вантажів в разі пошкоджень;
- забезпечення збереження якості та запобігання швидкому псуванню вантажів;
- перемаркування вантажних місць [30].

Складські споруди в портах України відрізняються за ступенем сучасності та функціональністю. Деякі порти мають сучасні, високотехнологічні склади з автоматизованими системами управління та контролю за вантажами. Ці склади забезпечують якісне зберігання та обробку вантажів, мають високий рівень безпеки та ефективно використовують простір.

Однак, є порти, де складські споруди потребують оновлення та модернізації. Такі склади можуть бути менш продуктивними та менш безпечними, їхня інфраструктура не відповідає сучасним вимогам та стандартам.

Для покращення стану складських споруд в українських портах необхідно проводити системну модернізацію та реконструкцію, спрямовану на підвищення їхньої продуктивності, ефективності та безпеки.

6. Водний транспорт : це вид транспорту, що виконує перевезення вантажів і пасажирів по водних шляхах, як природних (ріки, озера, моря, океани, протоки), так штучних (канали, водосховища і т.ін.) [31].

До морського транспорту належить будь-яке судно, здатне пересуватися водною поверхнею (морів, океанів і прилеглих акваторій), а також просто перебувати на плаву і виконувати при цьому певні функції, пов'язані з перевезенням, зберіганням, обробкою різних вантажів; перевезенням та обслуговуванням пасажирів [32].

Протягом багатьох десятиліть морський транспорт є ключовим гравцем у світовій транспортній структурі. Щодня у світовому океані курсує понад

6000 суден. Щорічно перевозиться близько 530 млн контейнерів. Морський транспорт є найпростішим, найдоступнішим та найдешевшим способом з'єднання глобальних пунктів призначення [33].

Можемо виділити фактори, які визначають стан водного транспорту України за допомогою побудови таблиці 1.5.

Таблиця 1.5.

Фактори, які визначають стан морського транспорту в Україні

<i>Фактор</i>	<i>Характеристика</i>
<i>Нестача робочої сили</i>	Навчання морської справи є складним та тривалим, а робота потребує багато досвіду, що призводить до нестачі кваліфікованого персоналу.
<i>Нові екологічні норми</i>	Потреба у виконанні енергоефективності та скороченні шкідливих викидів створює проблеми для перевізників у переобладнанні та модернізації суден.
<i>Значні втрати вантажів</i>	Велика кількість контейнерів губляться в морі через погані погодні умови, що має величезний вплив на прибуток та репутацію перевізника.
<i>Зростання витрат</i>	Збільшення зборів, зміни у податках та інші витрати на обслуговування чи сплату податків погіршують фінансове становище судноплавців.
<i>Зміна політичної ситуації в країні та світі</i>	Геополітичні конфлікти, кризи та військова агресія – негативно впливають на можливість реалізації потенціалу морського (та водного в цілому) транспорту.
<i>Вплив пандемії COVID-19</i>	Пандемія змусила судноплавців переорієнтуватися на нові умови доставки та транспортування, що створює проблеми у відновленні роботи морського транспорту в Україні.

Джерело : складено автором на основі [30-33]

Сучасний стан сфери морського транспорту в Україні характеризується складністю та вимогливістю у вирішенні цих проблем. Незважаючи на це, існує надій та потенціал, що галузь продовжуватиме функціонувати та

вдосконалюватися, зокрема шляхом модернізації інфраструктури та удосконаленням управлінських практик.

Ці об'єкти та сервіси утворюють інтегровану систему, яка мала би забезпечувати ефективне та безперебійне функціонування морського транспорту та сприяти розвитку економіки країни.

Проте, після систематизації інформації щодо стану основних категорій, які формують морську транспортну інфраструктуру країни, можемо зробити висновок про недосконалість функціонування цієї системи, незадовільний стан кожного з елементів, застарілість технічного обладнання та споруд, а також невідповідність управлінської практики сучасним вимогам та викликам. Стан морської транспортної інфраструктури погіршується через неможливість реалізувати механізми вдосконалення та посилення конкурентних позицій. Це відбувається через те, що країна перебуває в стані війни.

1.3. Фактори впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури

Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України - це здатність українських портів, доків, терміналів та іншої інфраструктури забезпечити ефективні та конкурентноздатні послуги з перевезення вантажів морським шляхом в порівнянні з іншими країнами. Це включає в себе рівень технічного оснащення, логістичні можливості, швидкість обслуговування суден, якість послуг та конкурентоспроможність тарифів [34].

Відповідно до інформації, що була подана у попередньому пункті, ми можемо дійти згоди про те, що конкурентоспроможність морської інфраструктури України залежить від різних об'єктивних і суб'єктивних чинників. Серед них можна виділити такі аспекти, як наявність природних ресурсів, рівень продуктивності праці, ставлення до праці та освіти, модель

соціально-політичного та економічного розвитку країни та окремих регіонів, економічна політика, міждержавні та громадянські конфлікти, зовнішня допомога, економічні зв'язки та інші фактори.

Фактори впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України можемо систематизувати за допомогою рисунку 1.2.



Рис. 1.2. Фактори впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України

Джерело : розробка автора

Наразі, охарактеризуємо кожен з виділених факторів та проаналізуємо його вплив на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури.

Розпочнемо в характеристики зовнішніх факторів впливу, оскільки, вони є фундаментальними під час реалізації процесу забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури держави.

До зовнішніх факторів впливу ми віднесли (таблиця 1.6.) :

Таблиця 1.6.

**Зовнішні фактори впливу на конкурентоспроможність морської
транспортної інфраструктури України**

Фактор	Характеристика впливу
<i>Міжнародна торгівля</i>	Обсяг та напрямки міжнародної торгівлі визначають попит на транспортні послуги, що впливає на розвиток морської транспортної інфраструктури. Зміни в географії торгівлі та обсягах транспортування можуть впливати на конкурентоспроможність портів.
<i>Геополітичне середовище</i>	Політична стабільність або нестабільність у регіоні може впливати на безпеку та ефективність морських перевезень. Конфлікти та напружені відносини можуть призвести до обмежень у роботі портів та терміналів.
<i>Міжнародні норми та стандарти</i>	Відповідність міжнародним стандартам та нормам у сфері безпеки, екології та якості обслуговування може підвищити конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури.
<i>Технологічні інновації</i>	Використання сучасних технологій у сфері морського транспорту може підвищити ефективність та якість обслуговування, що впливає на конкурентоспроможність. Зміни у світовій економіці, такі як зростання або спад попиту на товари та послуги, можуть впливати на обсяги вантажоперевезень та розвиток морської інфраструктури.
<i>Екологічні вимоги</i>	Суворість екологічних стандартів та вимог до зменшення викидів можуть вимагати від портів та суден інвестицій у зелені технології, що може впливати на їхню конкурентоспроможність.
<i>Економічні умови</i>	Зміни у світовій економіці, такі як зростання або спад попиту на товари та послуги, можуть впливати на обсяги вантажоперевезень та розвиток морської інфраструктури.
<i>Конкуренція з боку інших видів транспорту</i>	Розвиток інших видів транспорту, таких як залізниця або автомобільний транспорт, може конкурувати з морським транспортом і впливати на його конкурентоспроможність.

Джерело : складено автором на основі [34]

Вплив кожного з зазначених факторів зовнішнього середовища може бути як позитивний, так і негативний. Наприклад, напруженість політичної ситуації може негативно впливати на перевезення вантажів морським транспортом, а дружні відносини та стратегічні партнерства між країнами навпаки – можуть спрощувати митні процедури та залучати додаткові вантажопотоки. За аналогією можемо розглядати кожен фактор.

Фактори зовнішнього середовища, як було зазначено раніше, формують сприятливість або несприятливість забезпечення формування конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури держави, оскільки зазначають вектор її розвитку та посилюють або послаблюють конкурентні позиції на міжнародному рівні.

Оскільки морська транспортна інфраструктура працює, передусім, для забезпечення міжнародного товарного сполучення, вплив саме зовнішніх факторів визначає її конкурентоспроможність.

За допомогою таблиці 1.7. продемонструємо вплив внутрішніх факторів, які впливають на забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

Таблиця 1.7.

Внутрішні фактори впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України

Фактор	Характеристика впливу
<i>Стан інфраструктури</i>	Поточний стан, оновлення та модернізація портової інфраструктури, включаючи термінали, доки, причали, складські споруди та дороги до них, впливає на швидкість та якість обробки вантажів, що є важливим для конкурентоспроможності.
<i>Ефективність управління</i>	Якість управління портами та транспортною інфраструктурою в цілому впливає на ефективність роботи, вартість послуг та загальний рівень обслуговування, що визначає конкурентоспроможність.

<i>Технічний рівень суден та обладнання</i>	Наявність сучасних суден та обладнання забезпечує швидкість та якість обробки вантажів, що впливає на конкурентоспроможність портів.
<i>Ефективність логістики</i>	Відповідна організація та управління логістичними процесами може значно підвищити швидкість та ефективність перевезень, що важливо для конкурентоспроможності.
<i>Кадровий потенціал</i>	Наявність кваліфікованого персоналу, зокрема морських фахівців, впливає на безпеку та ефективність морських перевезень, що важливо для конкурентоспроможності.
<i>Підтримка інновацій та розвитку</i>	Здатність до інновацій та впровадження новітніх технологій у сфері морського транспорту може підвищити ефективність та конкурентоспроможність.
<i>Підтримка держави</i>	Готовність держави до інвестицій у розвиток морської інфраструктури, включаючи створення сприятливих умов для бізнесу та впровадження стимулюючих програм, може позитивно впливати на конкурентоспроможність.

Джерело : створено автором на основі [34]

Як і вплив факторів зовнішнього середовища, фактори внутрішнього середовища можуть позитивно або негативно впливати на забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. Наприклад, сприятливі та оптимізовані логістичні маршрути можуть позитивно впливати на швидкість та якість логістично-транспортних послуг, а їх неефективність, висока тарифна політика або низька швидкість доставки – навпаки, негативно.

Узагальнюючи, внутрішні фактори, такі як стан інфраструктури, логістика, кадри, фінансування та інновації, грають важливу роль у формуванні конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, визначаючи її здатність конкурувати на світовому ринку.

РОЗДІЛ 2. СТРАТЕГІЇ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

2.1. Розвиток портових структур та перехід до моделі управління «порт-лендлорд»

Значимість розвитку морських портів ніколи не була під сумнівом. Порти є важливим елементом, що забезпечує зв'язок між морським транспортом та іншими видами транспорту, тому внесок морських портів у розвиток їхніх територій важко переоцінити. Крім того, морські порти є двигунами економічного та соціального зростання в усьому світі, і Україна тут не виняток.

Розвиток портових структур є важливою складовою стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. Порти виконують ключову роль у забезпеченні зв'язку між Україною та іншими країнами через морські шляхи, тому їхній розвиток сприяє збільшенню обсягів торгівлі та підвищенню економічного зростання.

При дослідженні портової галузі України та визначення розвитку портових структур, як однієї з стратегій підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, слід спершу звернути увагу на основну нормативно-правову базу, яка регулює діяльність морських портів, а також на діючі стратегічні програми, пов'язані з ними в цілому.

У таблиці 2.1. наведено основні нормативно-правові акти та стратегічні програми України, що стосуються регулювання діяльності морських портів, та розглянуто їх сутність. Важливо також зазначити, що розвиток портових структур має відбуватись у суворій відповідності та з дотриманням усіх аспектів, які вже окреслено у цих нормативно-правових актах.

Таблиця 2.1.

Аналіз змісту основних нормативно-правових актів, що стосуються діяльності та розвитку портових структур України

№	Нормативно-правовий акт	Сутнісна характеристика
1	Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI	Закон визначає загальні засади функціонування морських портів, механізм державного регулювання та управління ними. Регулює здійснення господарської діяльності, земельні та майнові відносини у морському порту.
2	Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження правил надання послуг у морських портах України» від 05.06.2013 № 348	Встановлює правила надання послуг із вантажнорозвантажувальних робіт у морському порту, порядок завезення вантажів у порт, вимоги до вантажів, що пред'являються до робіт, технологічні процеси переміщення, оформлення та обробки вантажів, багажу, транспортних засобів та обслуговування пасажирів, а також приймання та оформлення вивезення вантажів із морського порту.
3	Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. від 23.12.2020 № 1634-р	Встановлює стратегічні напрями і пріоритети розвитку морських портів до 2038 року, перелік портів та їхню характеристику, цілі, завдання, напрями реформування портової галузі, проблеми та кроки щодо забезпечення реалізації стратегії та підвищення рівня конкурентоспроможності портів.

Джерело : створено автором за [1, 33-34]

З цього випливає, що в Україні існує достатня нормативно-правова база для регулювання діяльності морських портів. Національні нормативно-правові акти встановлюють принципи діяльності портів, механізми державного регулювання та управління ними. Також вони визначають аспекти господарської діяльності, земельні та майнові відносини у морських портах.

Головним органом, що забезпечує функціонування морських портів в Україні, є державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі - «АМПУ»), створене у 2013 році. Відповідно до Закону України «Про

морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI, «АМПУ» є державним підприємством, яке забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших завдань, покладених на нього, безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту) [1].

Цілі діяльності АМПУ зображено на рисунку 2.1.

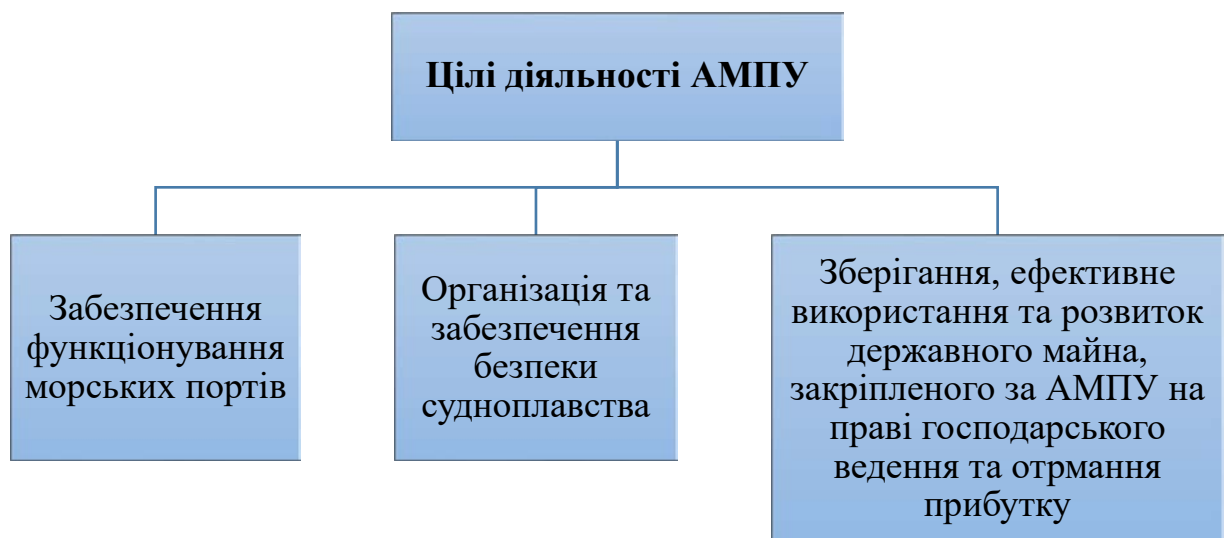


Рис. 2.1. Цілі діяльності Адміністрації морських портів України

Джерело : створено автором за [35]

Внаслідок цілеспрямованих російських атак за два роки після початку повномасштабного вторгнення в Україну було зруйновано або пошкоджено більше 210 об'єктів портової інфраструктури [36].

Згідно з реєстром морських портів України [37], відкритими наразі є 9 морських портів : Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Миколаїв, Одеса, Південний, Рені, Усть-Дунайськ, Чорноморськ та спеціалізований морських порт Ольвія. Закритими, через повномасштабне вторгнення росії та окупацію деяких регіонів є порти: Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон, Севастополь, Керч, Феодосія, Ялта, Євпаторія.

Якість обслуговування клієнтів у транзитних перевезеннях та терміни обробки вантажів у портах залежать від стану наявної інфраструктури та ступеня пристосованості портів до сучасних вимог. На жаль, як ми зазначили у попередньому розділі, більшість українських портів, збудованих ще у минулому столітті (за винятком Іллічівського, Південного, та Усть-Дунайського), досі не пройшли необхідну реконструкцію.

Загальна довжина причального фронту морських портів України складає близько 38 км, з яких у задовільному технічному стані знаходиться лише приблизно 70%. До 30% причалів мають незадовільний технічний стан, а близько 2% перебуває в аварійному стані і не експлуатується. Приблизно 80% портових огорожувальних споруд побудовані ще 50-100 років тому, і лише 20% мають вік 20-30 років. Також потребує ремонту або повної реконструкції 70% площі складів та інших об'єктів портового господарства. Технічні засоби безпеки судноплавства (радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр) також потребують ремонту і модернізації.

Берегова інфраструктура (включаючи об'єкти службово-допоміжного та обслуговуючого призначення, мережі і споруди енергопостачання, водопостачання, каналізаційні мережі, транспортні комунікації тощо) у нинішньому технічному стані також потребують профілактичного і капітального ремонту. Спеціалізація і оснащеність українських торгових портів не відповідають сучасним вимогам, перспективній структурі і обсягам зовнішньоторговельних вантажопотоків. Це призводить до того, що лише близько 25% потенціальної потужності морських портів України використовується ефективно [38, с. 278-279].

Розглянемо кількісні показники обробки вантажів морськими портами за 2020-2023 роки. Динаміка показників зображена у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2.

Динаміка сукупного вантажообігу портів України (2020-2023), млн т

Рік	2020	2021	2022	2023
Вантажообіг (млн т)	158, 86	153, 076	59	61,6

Джерело : складено автором за даними [39-41,25]

Різке скорочення вантажообігу у 2022 році пояснюється військовими діями на території України, блокадою портів та окупацією деяких регіонів. Ці події спричинили значне зниження торгівлі та перевезень через порти, що вплинуло на загальний обсяг вантажообігу у країні.

Досягненням 2023 року став початок роботи оголошеного Військово-Морськими Силами ЗСУ тимчасового морського коридору, що дозволив розблокувати порти Великої Одеси. Уже 16 серпня 2023 року перше судно скористалося цим коридором. За підсумками 2023 року через цей коридор було експортовано 12,8 млн тонн вантажів за участю 400 суден.

Обсяги експорту та імпорту вантажів через морські порти України зображено в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3.

**Динаміка експорту, імпорту, транзитних та каботажних вантажів
за 2019-2023 рр., млн т**

Рік	2020	2021	2022	2023
Експорт, млн т	122,84	118,1	47,8	56,3
Імпорт, млн т	23,63	24	6,2	5,3
Транзитні вантажі	10	8,6	-	-
Каботажні вантажі	2,37	2,3	-	-

Джерело : складено автором за даними [39-41,25]

У 2021 році спостерігалось зменшення експорту на 4,74 млн т (або - 3,86%) та збільшення імпорту на 0,37 млн т (або +1,4%) порівняно з 2020

роком. Транзитні вантажі скоротилися на 1,4 млн т (або -16,28%), а каботажні залишилися на попередньому рівні.

У 2022 році відбулося різке зменшення експорту на 70,3 млн т (або - 59,58%) та імпорту на 17,8 млн т (або -74,17%) порівняно з попереднім роком. Інформація щодо транзитних та каботажних вантажів в цьому році відсутні.

У 2023 році відбулося певне покращення ситуації з збільшенням експорту на 8,5 млн т (або +17,74%) та зменшенням імпорту на 0,9 млн т (або +14,52%) порівняно з попереднім роком. Інформація щодо транзитних та каботажних вантажів залишається невідомою.

Дунайські порти в 2023 році зберегли свою важливість як головні ворота країни, оскільки на них припало більшість вантажообігу - 32 млн тонн.

Основний експортний вантаж - зерно - істотно покращив свої показники порівняно з 2022 роком. Замість позаминулорічного зниження до 28,8 млн тонн, у 2023 році було експортовано 45,5 млн тонн зерна, що за останнє десятиліття менше лише за показники 2020-2021 років [42].

Інфографіка вантажів, які обробляли українські порти в 2023 році зображена на рисунку 2.2.

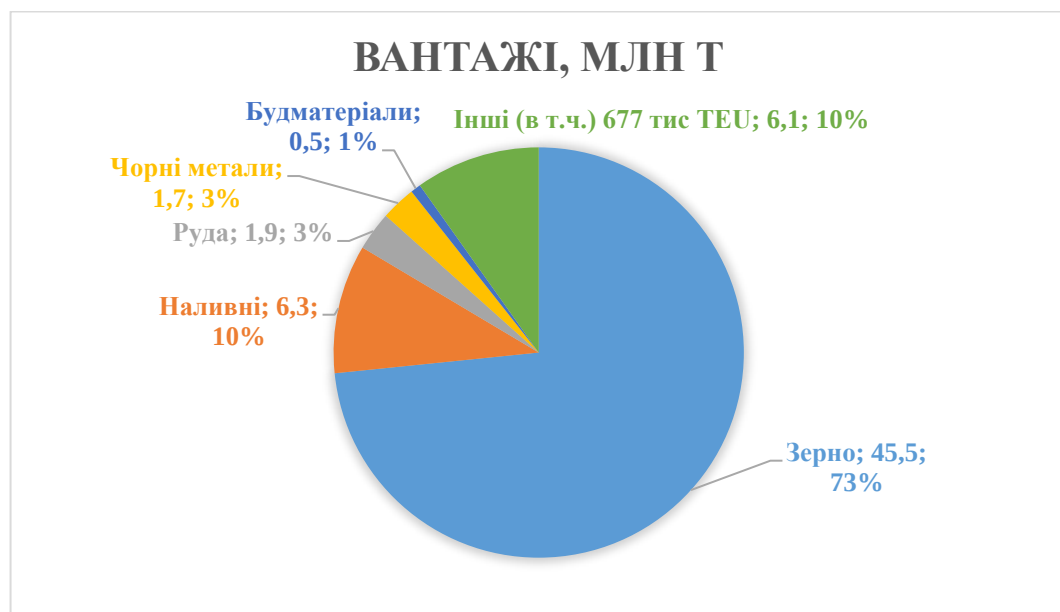


Рис. 2.2. Структура вантажопотоків морських портів України за 2023 рік

Джерело : створено автором за [42]

Наступним кроком, створимо діаграму та продемонструємо основні маршрути, куди та звідки прямував вантаж в 2023 році (рис. 2.3.).

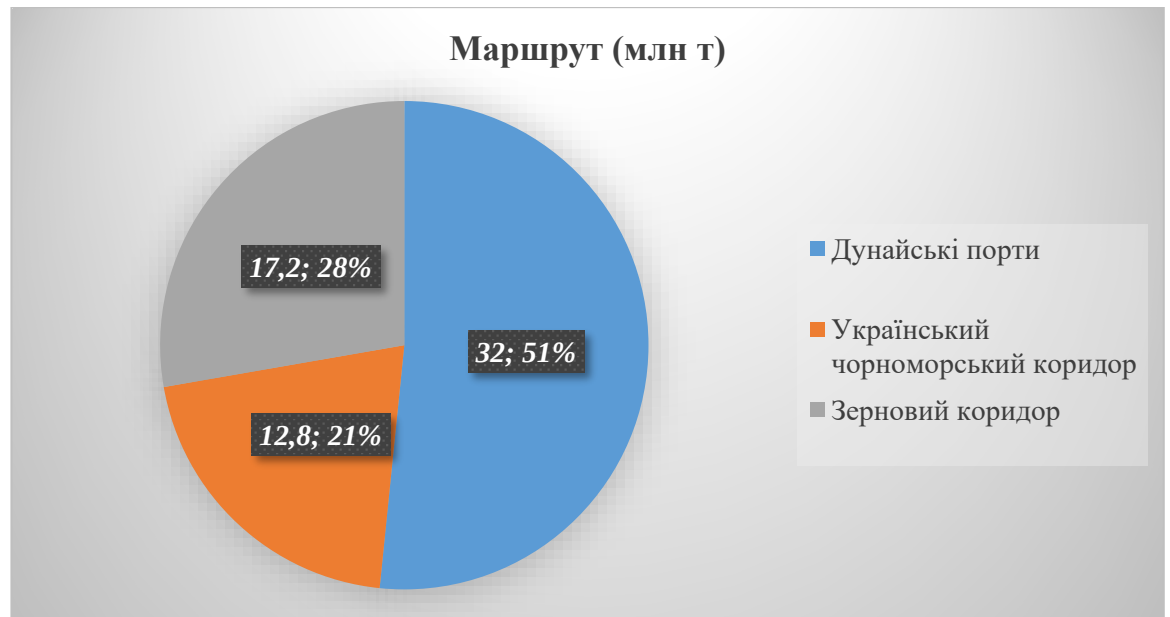


Рис. 2.3. Маршрути обробки вантажів у 2023 році

Джерело : створено автором за [42]

Як видно з рисунку 2.3., найбільша частина вантажообігу, а саме 51%, була оброблена Дунайськими морськими портами. Це підтверджує важливість Дунайського шляху як основного транспортного маршруту для вивезення товарів з України.

Додатково, 17,2 млн тон вантажів (27%) було оброблено завдяки функціонуванню зернового коридору, що свідчить про значущий внесок зернових вантажів у загальний обсяг вантажоперевезень через морські порти України.

Український чорноморський коридор обробив 12,8 млн тон вантажів (21%). Це свідчить про важливість південних портів для морських перевезень в Україні і підтверджує їх значення у міжнародній торгівлі.

Створимо рейтинг портів України, які обробили найбільшу кількість вантажів у 2023 році за допомогою побудови рисунку 2.4.

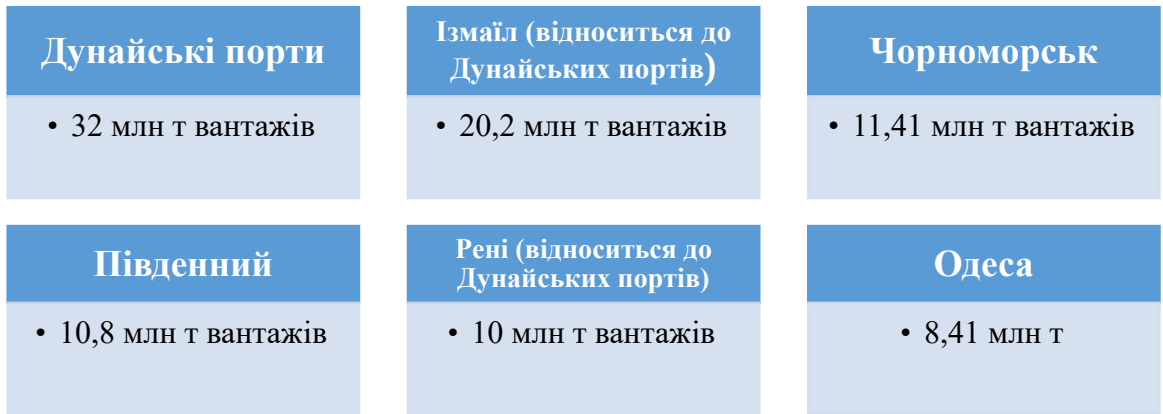


Рис. 2.4. Рейтинг морських портів України (за підсумками перевалки 2023 року)

Джерело : створено автором за [25]

Розвиток портових структур цих портів, особливо Ізмаїла, Чорноморська, Південного та Одеси, вкрай важливий для морського господарства України. Підвищення вантажообігу у 2023 році свідчить про збільшення їхньої привабливості для морських перевезень та розвитку торгівлі. Зауважимо також, що розвиток портових структур сприяє покращенню логістичної інфраструктури, забезпечує зріст торговельних оборотів і сприяє підвищенню економічного розвитку регіонів, де розташовані ці порти.

Для того, аби виявити які з портів мають найбільший потенціал для української економіки, особливо з урахуванням їх близькості або відстані від військових дій, створимо таблицю 2.4., в якій наведемо порівняльну характеристику зазначених портів.

Таблиця 2.4.

Порівняльна характеристика морських портів України

Порти/ критерії	Ізмаїл	Чорноморськ	Південний	Одеса
Профіль	Багато-профільний	Універсальний	Універсальний, найглибший порт	Універсальний
Загальна площа	107,5 га	260 га	4820 га	141 га

<i>Максимальна потужність</i>	До 8,5 млн т вантажів/ рік	32 млн т вантажів/ рік	40-50 млн т вантажів / рік	50 млн т вантажів/ рік
<i>Кількість причалів</i>	24	29	30	54
<i>Довжина причалів</i>	2 618, 6 м	6 000 м	5 900 м	9 000 м
<i>Максимальна осадка суден</i>	До 7 м	7,5-14 м	До 19 м	До 13 м
<i>Максимальна довжина суден</i>	До 150 м	До 275-300 м	До 270	До 330 м
<i>Максимальна ширина суден</i>	До 30 м	До 50 м	До 32,2 м	До 40 м
<i>Максимальний дедвейт суден</i>	До 60 000 т	-	До 175 000 т	-

Джерело : розробка автора за [43-46]

Порівняльна характеристика морських портів України показує, що кожен з них має свої унікальні особливості та потенціал для розвитку.

Для розвитку портових структур ключових портів (Ізмаїла, Чорноморська, Південного та Одеси) та підвищення їх конкурентоспроможності необхідно провести ряд заходів. Їх перелік та складові зображено на у Додатку Б.

Ще однією стратегічною метою реформування морського портового потенціалу України через розвиток портових структур є створення пріоритетних умов для залучення трансконтинентальних вантажопотоків з європейських країн в азіатські регіони через українські порти, а також залучення вантажопотоку каспійської нафти через порт Південний. Порти Одеса, Іллічівськ і Південний, володіючи високим рівнем інтегрованого вантажоперевалочного і вантажорозподільного потенціалу повинні стати базовими портами Європи на Чорному морі. Ця стратегія спрямована на підвищення конкурентоспроможності та привабливості українських портів для міжнародних вантажовласників і логістичних компаній.

Враховуючи міжнародний досвід управління портовими комплексами можна зазначити, що координація та забезпечення пріоритетних державних інтересів у роботі портів можуть здійснюватися різними способами. Порт

може керуватись єдиним урядовим органом або приватною фірмою, яка орендує ресурси порту (причали, склади і т. п.). У випадку приватної управлінської моделі захист національних інтересів реалізується через контракти на оренду. Чим більше приватних фірм управляє портом, тим більшою повнотою влади має бути наділений координуючий орган для захисту національних інтересів. Однак, такий підхід може вимагати збільшення контролю з боку держави.

У сучасній практиці все більш поширюється третій тип управління портами – «автономний порт». Статус автономної портової влади може бути різним, але спільним для них є функція вдосконалення комерційної експлуатації порту та обмеження урядового втручання, за винятком окремих сфер, що мають загальноекономічне значення. Автономна портова влада зазвичай не має повної свободи у становленні або зміні рівня портових зборів і повинна отримувати на це відповідний дозвіл уряду.

Узагальнюючи досвід управління портами в різних країнах світу, робоча група по портах Європейської комісії в Брюсселі виділяє два підходи: макро- і мікроекономічний. Останній передбачає підвищення ефективності управління портами через удосконалення їхньої організаційної структури та підвищення їхньої конкурентоспроможності. Розглянемо ці підходи за допомогою побудови рисунку 2.5.

Розгляд двох підходів показує, що деякі адміністрації портів самі несуть відповідальність за розвиток і підтримку інфраструктури портів, тоді як у інших країнах ці роботи виконує або фінансує держава. Такий поділ відповідальності призводить до розподілу витрат і прибутків між адміністрацією портів, державними органами і приватним сектором за допомогою податкового регулювання.

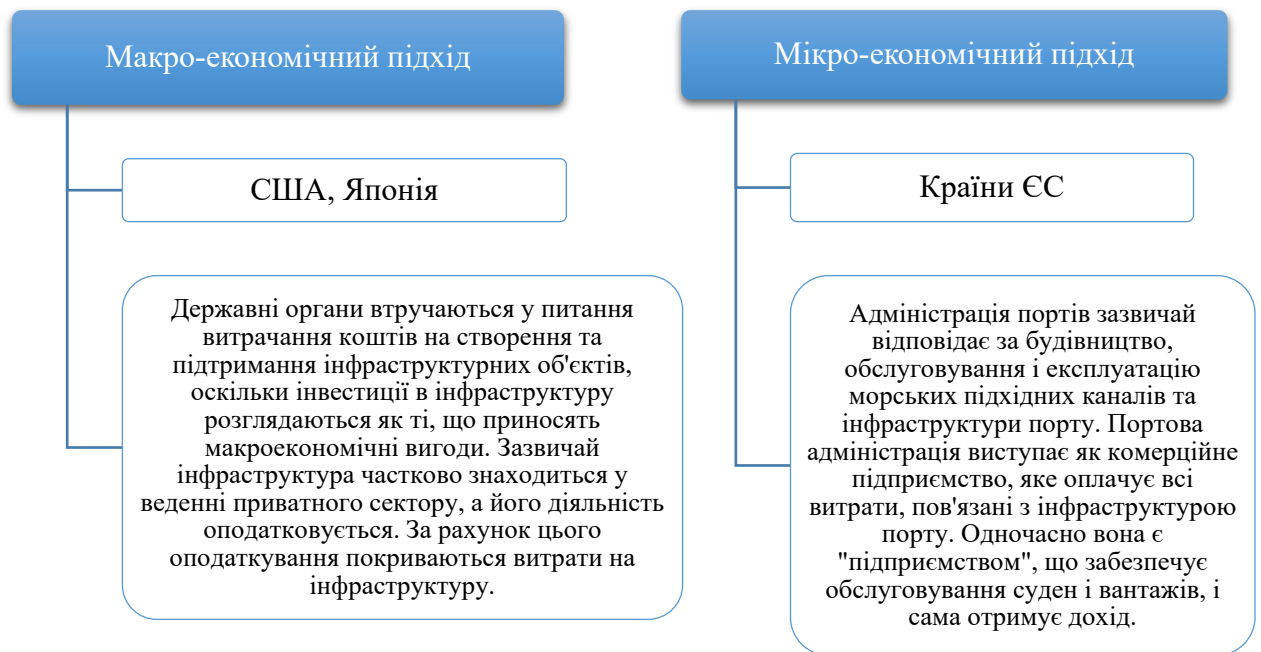


Рис. 2.5. Підходи до управління портами (за визначенням Європейської комісії)

Джерело : створено автором за [47]

Це свідчить про поступову зміну ролі портів у світовій економічній системі: вони вже не лише пункти перевалки товарів з морського на інші види транспорту, але й стратегічні пункти в організації зовнішньої торгівлі, сполучна ланка в інтегрованому транспортному ланцюжку і центри економічного і промислового зростання регіону. Тому маємо всі підстави говорити про необхідність мікроекономічної інтеграції на даному етапі розвитку України у відношенні морських торговельних портів. Сьогодні ефективно працюючий порт – це порт, що є ланкою транспортно-логістичної системи.

Сучасна світова тенденція в управлінні портами виражається у прийнятті до використання моделі «порт-лендлорд» або «порт-орендодавець», а основною формою співпраці є концесійні угоди різних видів. Такий спосіб взаємодії дозволяє портовим адміністраціям зберегти право власності на інфраструктуру і уникнути ризику монополізації галузі приватним сектором, а

інвесторам - отримати доступ до раніше суто державної сфери діяльності та свободу підприємництва [47].

Що стосується повноважень різних рівнів управління галуззю, то аналіз досвіду їх розподілу між державним та приватним сектором в морській портовій галузі, що відбивається і в поділі зобов'язань по фінансуванню інфраструктури, показує, що порти Північної Європи використовують муніципальну модель управління, а Південної і Центральної Європи, Південної Америки – віддають перевагу урядовому контролю всіх великих портів. Приватна модель, існуюча у Великобританії, розглядає порти як не державні, а скоріш комерційні установи, що відбивається і на структурі управління галуззю і силі її регулювання.

Загалом, система управління морськими портами повинна оптимально розподіляти завдання між інститутами та організаціями, враховуючи специфіку кожного порту і забезпечуючи ефективне функціонування портової інфраструктури.

Головні положення моделі «порт-лендлорд» заключаються в наступному (таблиця 2.5.):

Таблиця 2.5.

Ключові положення моделі «порт-лендлорд»

Критерій	Ключове положення
<i>Власність та керування портовими територіями</i>	Портова адміністрація виступає як власник або керуючий портовими територіями, відповідає за планування та розвиток портів.
<i>Умови праці приватних портових операторів</i>	Приватні портові оператори діють за умовами концесійного або орендного договору, укладеного з портовою адміністрацією.
<i>Умови договору між портовою адміністрацією та інвесторами</i>	Адміністрація має право надавати інвесторам земельні ділянки та об'єкти інфраструктури у використання на певний термін за умови державно-приватного партнерства.

<i>Права та обов'язки інвесторів на портовій території</i>	Інвестори можуть будувати та використовувати об'єкти на портовій території.
--	---

Джерело : розробка автора за [48]

Як зазначають деякі фахівці у визначеній сфері, ефективним механізмом модернізації портової галузі задля підвищення її конкурентоспроможності, може бути саме передача державних стивідорних компаній (або державних портових операторів) та інших об'єктів портової інфраструктури, що перебувають на балансі ДП «АМПУ», у концесію [49].

В цілому, розподіл функцій, які виконуватиме порт за моделлю «порт-лендлорд», виглядатиме так, як на рисунку 2.6.

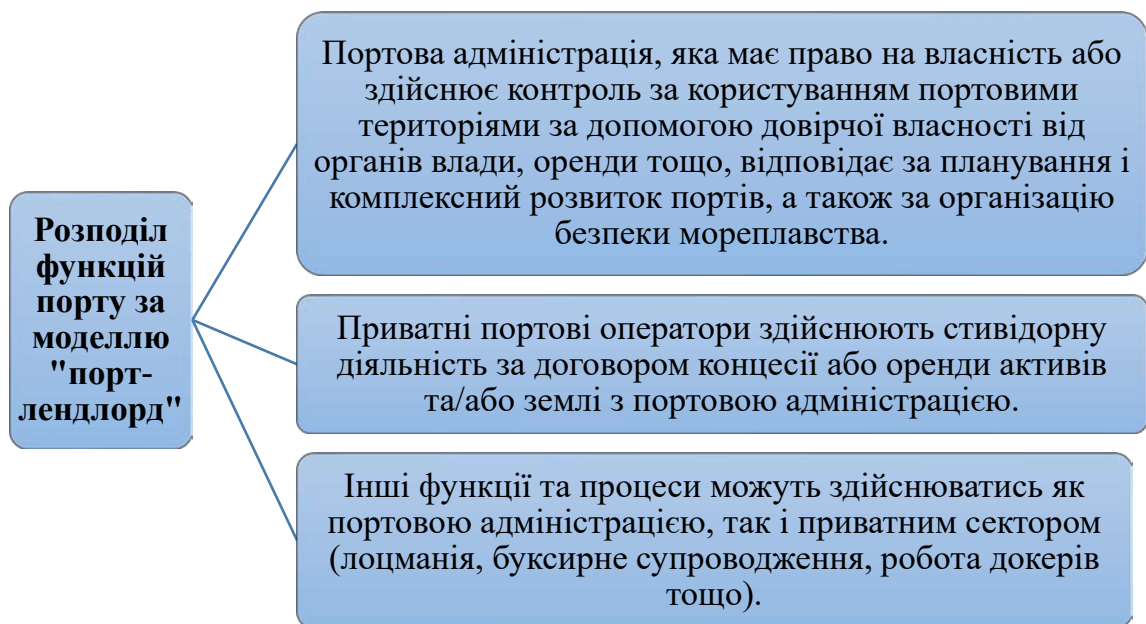


Рис. 2.6. Розподіл функцій порту за моделлю «порт-лендлорд»

Джерело : створено автором за [50, с.23]

В Україні офіційне використання терміну «порт-лендлорд» на державному рівні відбулося недавно. Національна транспортна стратегія України до 2030 року містить завдання щодо вдосконалення законодавства для розвитку морських торговельних портів та переходу до європейської моделі управління «порт-лендлорд». Однак документ не розкриває змісту цієї моделі.

Спроба надати визначення цій моделі також міститься у проекті актуалізованої Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, який наразі розглядається урядом [51].

Наближення до моделі «порт-лендлорд» є логічним результатом реформи портової галузі, розпочатої в 2013 році, що передбачала, серед іншого, вихід держави зі стивідорного бізнесу шляхом передачі управління державних активів, а саме морських торговельних портів, професійним приватним операторам. Однак реформа, ураховуючи місцевий контекст, не має передбачати змін у правах існуючих інвесторів щодо відносин власності на земельні ділянки в портах [52]. Український контекст впровадження моделі «порт-лендлорд для підвищення конкурентоспроможності морських портів» проаналізовано у Додатку В.

Схема взаємодії між суб'єктами в рамках розвитку моделі «порт-лендлорд» представлена на рисунку 2.7.



Рис. 2.7. Схема взаємодії між суб'єктами в рамках розвитку моделі «порт-лендлорд»

Джерело : створено автором за [48]

Переваги від переходу структури управління українськими портами до моделі «порт-лендлорд» представлено в Додатку Г.

Впровадження моделі «порт-лендлорд» матиме значний економічний ефект для морських портів України, що, в свою чергу, підвищить їх конкурентоспроможність. Основні економічні переваги включають:

1. Збільшення обсягу інвестицій: приведення в порт нових інвестицій та технологій, що сприятиме розвитку і модернізації інфраструктури порту.
2. Підвищення прибутковості: оптимізація управління та зниження витрат дозволить збільшити прибуток порту.
3. Залучення нових клієнтів: покращення рівня сервісу та конкурентоспроможності порту приверне нових клієнтів та партнерів.
4. Ефективне використання ресурсів: більш ефективне використання ресурсів порту сприятиме збільшенню його продуктивності та прибутковості.
5. Підвищення конкурентоспроможності: впровадження ефективного управління та покращення інфраструктури підвищить конкурентоспроможність порту на міжнародному ринку.

Усі ці фактори разом можуть значно підвищити ефективність та прибутковість морських портів України, сприяючи їхньому розвитку та підвищенню конкурентоспроможності.

2.2. Відновлення, стабілізація та вдосконалення логістичних процесів

Вдосконалення логістичних процесів розглядається як інша ключова стратегія для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. Ця стратегія передбачає впровадження різноманітних заходів та ініціатив з метою оптимізації та поліпшення логістичних відносин та процесів у портах та на морській транспортній інфраструктурі загалом.

Повномасштабна агресія російської федерації проти України завдала та продовжує завдавати величезної шкоди як людям, так і логістичній інфраструктурі України. У зв'язку з цим виникає необхідність терміново перебудовувати логістичну систему, формувати нові ланцюги доставки вантажів та змінювати напрямки торговельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної мережі.

На ефективність логістичних ланцюгів, міжнародну торгівлю та купівельну спроможність українських споживачів впливають не лише перемоги на військовому фронті, але й валютні коливання, адаптивність та професійна гнучкість фахівців у галузі логістики, а також стійкість українського народу та підтримка світової спільноти. Відкрите протистояння з росією стало серйозним викликом для нашої країни, який потребує загальної консолідації та оптимізації всіх суспільних процесів загалом, а також переформатування морської логістики зокрема.

У довоєнний період основними засобами транспортування для міжнародної торгівлі в Україні були залізничний та морський види транспорту. Виходи до Чорного моря надавали можливість відправляти вантажі практично у будь-яку країну світу. Проте після 24 лютого 2022 року блокада морських портів суттєво вплинула на обсяги торгівлі та їх розподіл за різними видами транспортування.

Якщо ще у січні 2022 року 80% експорту виконувалося морським шляхом, то станом на квітень того ж року ця частка впала до 13%. Більшість перевезень тепер виконуються залізничним та автомобільним транспортом. У той же час значно зросла кількість поставок в країни ЄС [53].

Виникає декілька основних проблем, з якими стикається логістичний бізнес в Україні. Їх вплив проаналізовано у таблиці 2.6. Зазначимо, що кожному з факторів впливу на логістичний сектор була присвоєна певна кількість балів : де 1 – найменший вплив , а 5 – найсильніший вплив. Відповідно до цього структурування далі нами буде виявлено алгоритм

вдосконалення логістичних процесів в оперативній, тактичній та стратегічній перспективі.

Таблиця 2.6.

**Аналіз проблемних аспектів функціонування логістичного бізнесу
в Україні**

Проблема	Характеристика	Вплив (бали)
<i>Відмова від накопичення товарів</i>	Більшості компаній довелось майже повністю відмовитись від накопичення товарів. Це призвело до збільшення обсягу заморожених фінансів та ризику втрати товарів через ворожі атаки.	4
<i>Потреба у зміні складських умов</i>	Необхідність проведення релокації складів на захід України через недостатність приміщень у Київській області.	3
<i>Складнощі з закупівлями товарів</i>	Обмеження асортименту та постачальників, блокування портової інфраструктури, та навантаження на залізницю.	3
<i>Ускладнення логістичних операцій</i>	Необхідність проходження перевірок та оглядів на блокпостах, обмеження руху під час комендантської години, та потреба в плануванні запасних маршрутів через ризики нових атак.	4
<i>Переорієнтація транспортних потоків</i>	Переорієнтація транспортних потоків з південних напрямків на західний.	2
<i>Недостатня потужність українського транспорту</i>	Неспроможність доставляти західним отримувачам масштабний потік експортних товарів.	5
<i>Низька пропускна здатність транспортної системи ЄС</i>	Нездатність європейської інфраструктури отримувати та приймати значну кількість ешелонів та вантажних фур з України.	5
<i>Несумісність залізничних колій</i>	Низька продуктивність техніки, що виконує обробку вантажів через несумісність залізничних колій.	4
<i>Перевантаження прикордонної інфраструктури</i>	Брак потужностей для зберігання вантажів та дефіцит вантажних вагонів, зерновозів та контейнерів.	4
<i>Руйнування національної інфраструктури</i>	Руйнування сотень мостових перегонів, тисяч кілометрів доріг, портів та вокзалів, депо та станцій у зонах активних бойових дій.	5

Джерело : створено автором за [53]

Згідно з таблицею 2.6., можемо згрупувати проблемні аспекти за 4 категоріями :

- перша категорія : проблеми найменшого впливу. До цієї категорії відносимо переорієнтацію транспортних потоків з південних напрямків на західний.
- друга категорія : проблеми відчутного впливу. До цієї категорії відносимо необхідність проведення релокації складів на захід України через недостатність приміщень у Київській області та обмеження асортименту та постачальників, блокування портової інфраструктури, та навантаження на залізницю.
- третя категорія : проблеми сильного впливу. До цієї категорії відносимо відмову від накопичення товарів, ускладнення логістичних операцій, несумісність залізничних колій, перевантаження прикордонної інфраструктури.
- четверта категорія : проблеми критичного впливу. До цієї категорії відносимо неспроможність доставляти західним отримувачам масштабний потік експортних товарів, нездатність європейської інфраструктури отримувати та приймати значну кількість ешелонів та вантажних фур з України та руйнування національної інфраструктури.

Відповідно до визначених рівнів впливу проблемних аспектів на оперативне, тактичне та стратегічне функціонування логістичного сектору України, доцільним буде виділення алгоритму чотирьох рівнів подолання зазначених проблем. Оскільки військові дії в Україні продовжують відбуватись, до традиційних рівнів (оперативного, тактичного та стратегічного) додається ще один рівень – післявоєнний.

Оперативні проблеми – проблеми, які мають вирішуватись в найближчій перспективі. Їх наявність фундаментально впливає на функціонування логістичного бізнесу, розвиток та вдосконалення логістичних процесів.

Розв'язання оперативних проблем – перший крок до вдосконалення логістичних процесів. Алгоритм подолання оперативних проблем та його очікувані результати представлені на рисунку 2.8.

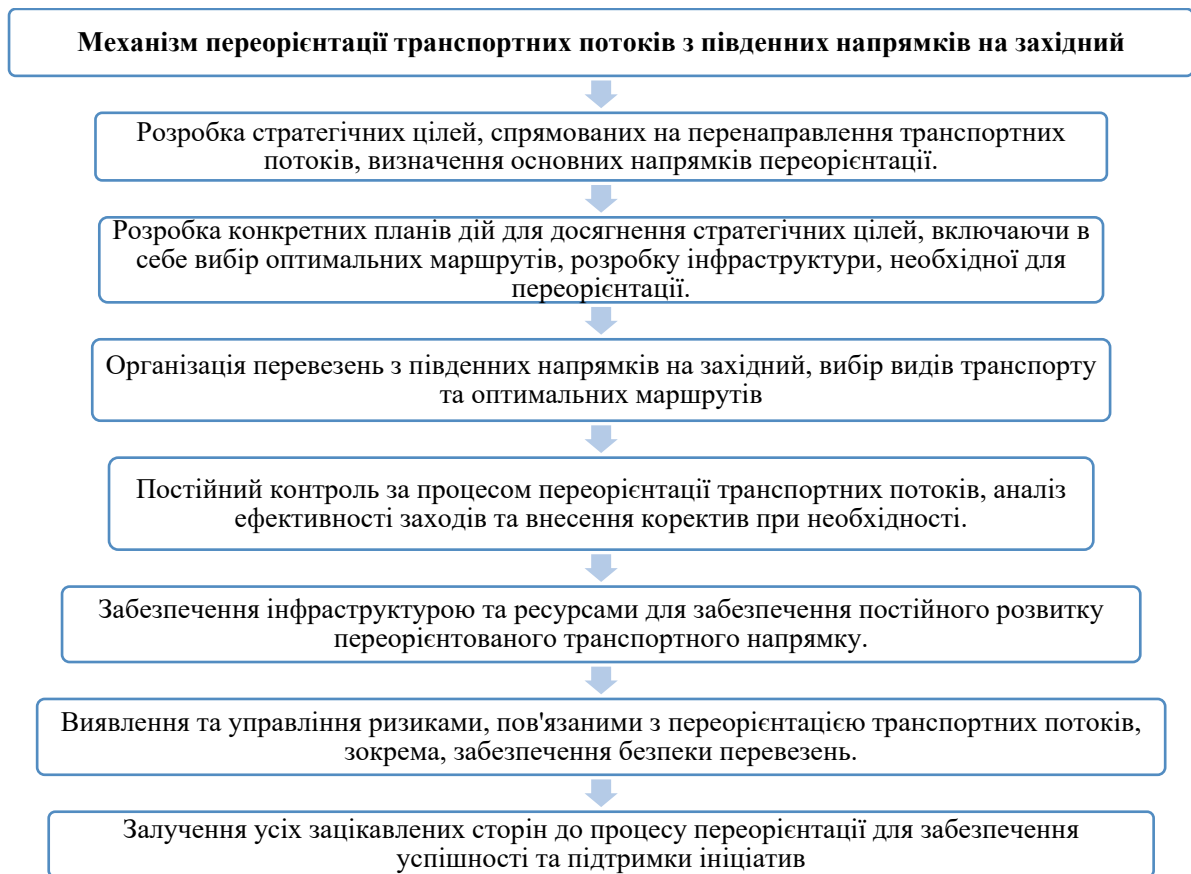


Рис. 2.8. Алгоритм переорієнтації транспортних потоків з південних напрямків на західний

Джерело : розробка автора

Позитивним результатом впровадження механізму переорієнтації транспортних вантажних потоків з південного на західний для подолання оперативних проблем логістичного бізнесу буде збільшення ефективності транспортування вантажів, зменшення транспортних заторів та підвищення конкурентоспроможності компаній в логістичній галузі. Також, це сприятиме підвищенню обсягів перевезень та розвитку інфраструктури в західному напрямку, що сприятиме зростанню економічного потенціалу регіону.

За аналогією, розглянемо механізм розв'язання проблем відчутного впливу. До них ми віднесли необхідність проведення релокації складів на захід України через недостатність приміщень у Київській області та обмеження асортименту та постачальників; блокування портової інфраструктури, та

навантаження на залізницю. За допомогою створення рисунку 2.9. визначимо структурований механізм.

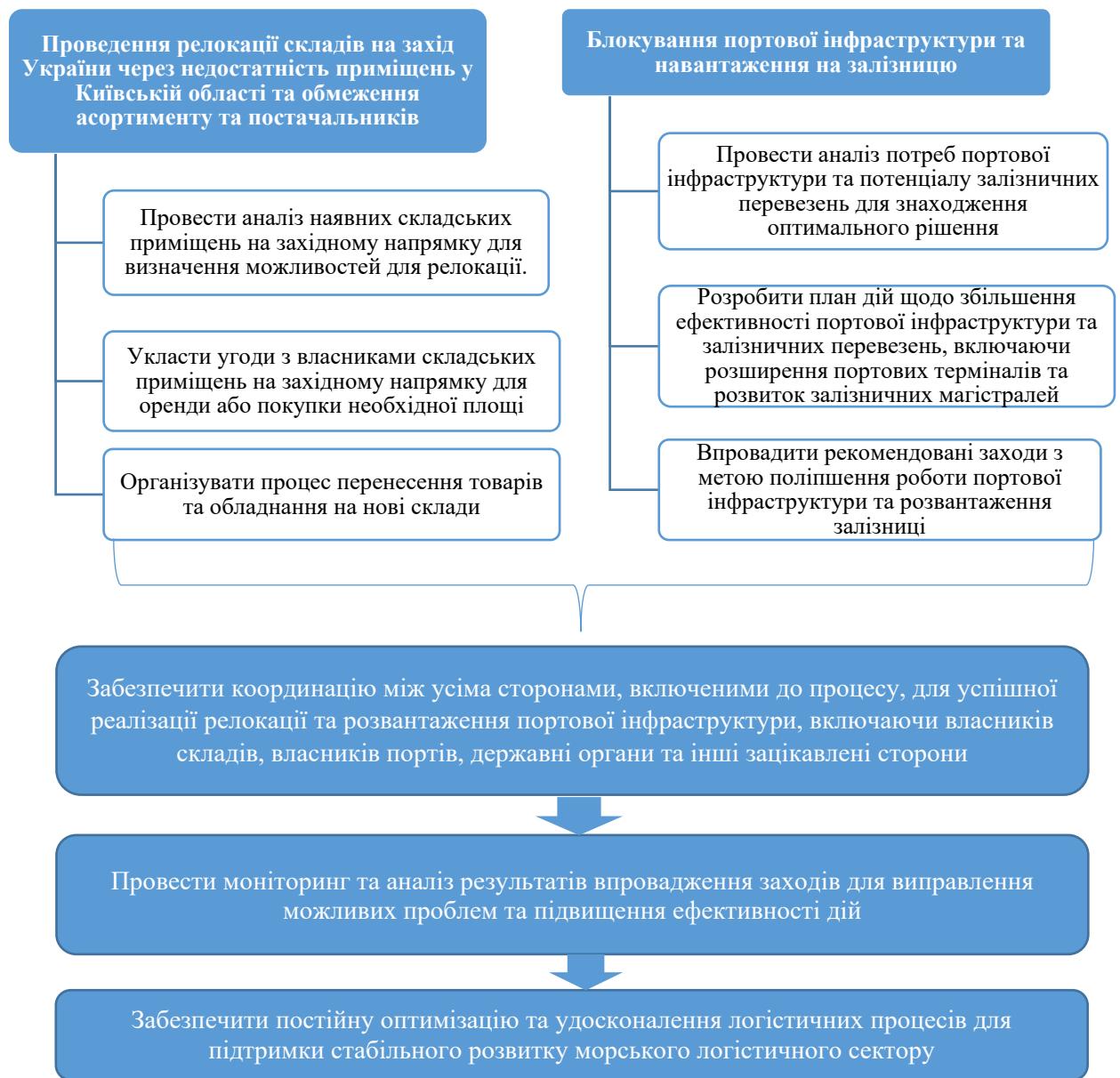


Рис. 2.9. Алгоритм вирішення проблем відчутного впливу

Джерело : розробка автора

Переоснащення складської інфраструктури на західному напрямку дозволить збільшити ефективність використання складських приміщень, що зменшить витрати на їх утримання та оренду. Розширення мережі складських приміщень на західному напрямку забезпечить доступ до нових постачальників та різноманітного асортименту товарів, що сприятиме

розвитку бізнесу та забезпечить його конкурентоспроможність. Перенесення складів допоможе розподілити транспортні навантаження більш рівномірно, що зменшить навантаження на залізничну інфраструктуру та покращить логістику поставок.

За аналогією, розглянемо механізм розв'язання проблем сильного впливу. До них ми віднесли відмову від накопичення товарів, ускладнення логістичних операцій, несумісність залізничних колій, перевантаження прикордонної інфраструктури. Побудуємо рисунок 2.10 та схематично зобразимо механізм вирішення цих проблем в контексті вдосконалення логістичних процесів транспортної інфраструктури України.

Створення стратегії управління запасами:

Крок 1: Проведення аналізу попиту та прогнозування його змін.

Крок 2: Розроблення оптимальної стратегії управління запасами, що враховує відмову від накопичення товарів та ускладнення логістичних операцій.

Модернізація залізничної інфраструктури

Крок 1: Виявлення проблемних ділянок залізничної колії.

Крок 2: Розроблення плану модернізації залізничних колій та переходів, що підвищить їх сумісність та забезпечить оптимальну пропускну здатність.

Оптимізація кордонної інфраструктури:

Крок 1: Аналіз найбільш навантажених кордонних пунктів.

Крок 2: Впровадження заходів з оптимізації роботи цих пунктів, наприклад, розширення пропускну здатності або впровадження електронних систем контролю.

Вдосконалення логістичних операцій:

Крок 1: Аналіз поточних логістичних процесів та ідентифікація проблемних аспектів.

Крок 2: Впровадження нових технологій та методів управління логістичними операціями для поліпшення їх ефективності та спрощення процесу

Рис. 2.10. Механізм вирішення проблем сильного впливу

Джерело : розробка автора

Вирішення проблем, таких як відмова від накопичення товарів та ускладнення логістичних операцій, призведе до покращення швидкості та точності виконання логістичних процесів. Ефективне управління запасами, модернізація залізничної інфраструктури та оптимізація кордонних пунктів допоможуть знизити витрати на логістичні операції та підвищити загальну

ефективність бізнесу. Вирішення проблем сильного характеру допоможе підвищити конкурентоспроможність морського логістичного бізнесу через покращення якості та швидкості обслуговування клієнтів.

До четвертої категорії – проблем критичного впливу на логістичний бізнес в Україні ми віднесли неспроможність доставляти західним отримувачам масштабний потік експортних товарів, нездатність європейської інфраструктури отримувати та приймати значну кількість ешелонів та вантажних фур з України та руйнування національної інфраструктури. Це проблеми, вирішення яких може відбуватись лише в післявоєнний період та після реалізації механізмів розв’язання оперативних проблем (найменшого впливу), тактичних проблем (відчутного впливу) та стратегічних проблем (сильного впливу).

Відповідно до рисунків, які ми склали вище, та усіх наведених алгоритмів, можемо перейти до зображення механізму розв’язання критичних проблем, який зможе реалізуватись у післявоєнний період і сприятиме відновленню логістичних процесів та їх вдосконалення. Цей механізм структуровано у таблиці 2.7..

Таблиця 2.7.

Механізм подолання критичних проблем у період післявоєнного відновлення логістичних процесів морського сектора України

Кроки	Алгоритм	Орієнтовний період
<i>Відновлення національної інфраструктури</i>	Реконструкція та ремонт доріг, залізничних шляхів та портової інфраструктури	1-3 роки
<i>Співпраця з європейськими партнерами</i>	Укладання міжнародних угод щодо покращення перевезень через кордон та забезпечення швидкого вантажопотоку	6 місяців - 1 рік
<i>Оптимізація логістичних процесів</i>	Впровадження новітніх технологій та систем відстеження вантажів	1-2 роки

<i>Розвиток альтернативних маршрутів</i>	Розроблення та впровадження альтернативних маршрутів доставки вантажів	6 місяців - 1 рік
<i>Створення сприятливих умов для бізнесу</i>	Поліпшення інвестиційного клімату та умов для розвитку логістичного бізнесу	1-2 роки

Джерело : створено автором

Такий комплекс заходів допоможе відновити логістичні процеси морського сектору логістики в Україні у післявоєнний період та забезпечити стабілізацію та посилення конкурентних позицій морського логістичного сектору на світовій арені. Слід зазначити, що реалізація усіх механізмів алгоритмів відновлення, стабілізація та вдосконалення логістичних процесів можливе лише за злагодженої та ефективно скоординованої роботи всіх служб та ешелонів влади та за умовами залучення фінансової підтримки та іноземних інвестицій.

2.3. Залучення іноземних інвестицій, як інструмент прискорення процесу посилення конкурентних позицій

Інвестиційна привабливість на сьогоднішній день є ключовим показником ефективності економіки держави. Інвестиції відіграють важливу роль у сталому економічному зростанні та стабільності країни. Іноземні інвестиції сприяють зростанню ВВП, розвитку підприємництва та зменшенню безробіття, а також є джерелом капіталу, нових технологій та управлінського досвіду. Іноземні інвестиції впливають на будь-який суб'єкт підприємницької діяльності, визначаючи його перспективи розвитку, фінансову стійкість та конкурентоспроможність на ринку. Тому вони є надзвичайно важливими для розвитку як пріоритетних галузей, так і України в цілому.

Незважаючи на це, в Україні спостерігається зниження активності іноземних інвесторів через різноманітні фактори, такі як нестабільна політична ситуація, військові дії з російським повномасштабним вторгненням, криза в зв'язку з COVID-19, корупція та зростання тінізації економіки. Однак Україна продовжує здійснювати реформи для вирішення цих проблем та покращення інвестиційного клімату, особливо з огляду на євроінтеграційні зусилля держави.

Повномасштабна військова агресія росії проти України продовжує лідирувати серед факторів, що негативно впливають на інвестиційний клімат. На другому і третьому місці розташувалися корупція та слабка судова система. Серед позитивних змін бізнес-лідери високо оцінили присвоєння Україні статусу кандидата на вступ до ЄС, дерегуляційні ініціативи та цифровізацію державних послуг.

У 2023 році інтегральний показник Індексу інвестиційної привабливості України зменшився і склав 2,44 бали з можливих 5, що нижче, ніж у другій половині 2022 року, коли він становив 2,48 бали. Ці дані базуються на останньому дослідженні, проведеному Європейською Бізнес Асоціацією з аналітичною підтримкою від Gradus Research [54].

Незважаючи на те, що оцінка виконавчих директорів компаній-членів Асоціації щодо інвестиційного клімату залишається переважно негативною у 2023 році, кількість топ-менеджерів, які бачать переваги у нових інвестиціях в Україну, зросла майже вдвічі.

Зобразимо динаміку індексу інвестиційної привабливості України за допомогою побудови діаграми на рисунку 2.11. За допомогою цього рисунку ми матимемо змогу простежити за змінами індексу та виявити переваги та закономірності в інвестиційній привабливості України в різні періоди часу.



Рис. 2.11. Динаміка індексу інвестиційної привабливості України
(2016-2023)

Джерело : створено автором за [54]

За даними діаграми індексу інвестиційної привабливості України, спостерігається коливання показника з 2016 по 2023 рік. Найвищий показник був зафіксований у 2017 році (3,15), після чого відбулося поступове зниження до мінімуму у 2020 році (2,31). Після цього відбулося певне підвищення в 2021 році (2,84), однак у 2022 році показник впав до мінімального значення за весь період спостережень (2,17), а в 2023 році трохи збільшився до 2,44.

Причини таких коливань можуть є різноманітними. Наприклад, зниження показника у 2020 році було пов'язане зі змінами у світовій економіці через пандемію COVID-19, що призвело до зменшення інтересу інвесторів до нових проєктів. Підвищення в 2021 році було наслідком покращення ситуації з епідемією та відновленням економічного зростання. Зниження у 2022 році було викликане внутрішньою політичною та економічною нестабільністю. Зростання у 2023 році є результатом вжитих заходів з покращення інвестиційного клімату та позитивних змін у світовій економіці.

Думки та прогнози аналітиків розділилися. 48% вважають, що ситуація залишиться незмінною у 2024 році (показник інвестиційної привабливості залишиться на тому ж рівні); 38% вважають, що відбуватиметься поступове погіршення інвестиційного клімату (зниження показника); 14% очікують на певне покращення (зростання індексу інвестиційної привабливості).

Нині уряд України має активно працювати над покращенням інвестиційного клімату, звертаючи увагу на країни, що є лідерами у галузі економіки та інновацій, такі як країни Європейського Союзу, США та країни Азійсько-Тихоокеанського регіону. Для цього необхідно боротися з бюрократією та корупцією, реформувати податкову систему, включаючи впровадження пільг для іноземних компаній, що інвестують в інноваційні галузі. Також важливо модернізувати інноваційну інфраструктуру та створити інноваційні зони, що сприятиме прискореному залученню іноземних інвестицій та підвищенню конкурентоспроможності вітчизняної економіки. Проте, для досягнення успіху в цих напрямках, необхідно спочатку забезпечити стабільну політичну ситуацію та припинення війни.

Інвестори повинні стати ключовими стратегічними партнерами України у процесі відновлення. За оцінками, пряма шкода від російської агресії становить щонайменше \$150 млрд, з яких майже 60% припадають на пошкодження житла та інфраструктури. Верховна Рада України прийняла законопроект № 8138, спрямований на поліпшення інвестиційного клімату, зокрема, знизивши планку для інвесторів з 20 євро до 12 євро та розширивши державну підтримку інвестиційних проектів. У вересні 2022 року була запроваджена нова інвестиційна ініціатива Уряду України Advantage Ukraine, спрямована на залучення майбутніх інвестицій у країну, демонструючи широкі можливості у ключових секторах [55].

Створимо таблицю 2.8. та зазначимо пріоритетні галузі морського сектору для інвестування. Інвестування в цих галузях призведе до підвищення рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Таблиця 2.8.

Пріоритетні інвестиційні напрямки в морській галузі

Галузь	Напрямки інвестицій	Результат інвестиційної діяльності
<i>Розвиток портової інфраструктури</i>	Модернізація терміналів і доків, розширення підйомної техніки, впровадження автоматизованих систем управління	Збільшення обсягів обробки вантажів, підвищення ефективності роботи портів, залучення нових лінійних служб і контейнеровозів
<i>Модернізація транспортних з'єднань</i>	Реконструкція доріг, будівництво нових залізничних розгалужень, розширення рухових шляхів та збільшення пропускної спроможності	Зменшення часу доставки вантажів, підвищення безпеки та ефективності перевезень
<i>Розвиток судноплавства</i>	Придбання сучасних суден, впровадження екологічних технологій, розширення маршрутів та послуг	Збільшення обсягів перевезень, покращення сервісу та конкурентоспроможності
<i>Удосконалення інфраструктури суднобудування</i>	Модернізація верфів, розробка та впровадження нових технологій суднобудування, підвищення якості та швидкості будівництва суден	Збільшення потужності верфів, залучення замовлень на будівництво суден, розвиток високотехнологічного суднобудівного класу

Джерело : створено автором за [55]

Післявоєнний період відновлення морської транспортної інфраструктури України вимагатиме значних інвестицій у розвиток портової інфраструктури, модернізацію транспортних з'єднань, розвиток судноплавства та удосконалення інфраструктури суднобудування. Інвестиції в ці галузі не лише сприятимуть відновленню та розвитку інфраструктури, але й підвищать конкурентоспроможність українського морського транспорту, забезпечуючи ефективне функціонування та конкуренцію на світовому ринку.

На сьогоднішній день існує декілька моделей розвитку морської транспортної інфраструктури. Їх коротку характеристику наведено у таблиці 2.9.

Таблиця 2.9.

Моделі розвитку морської транспортної інфраструктури

Модель	Країна	Короткий опис
Випереджаюча	Китай	Ця модель передбачає активне залучення держави, яка несе високі інвестиційні ризики.
Синхронна	США	Синхронна модель врівноважує участь держави у приватному бізнесі
Наздоганяюча	Німеччина	При наздоганяючій моделі, важливу роль відіграють підприємства, які шукають можливості для усунення бар'єрів для зростання
Змішана	Україна	Використовується в тому випадку, коли жодна з моделей не може використатися в чистому вигляді.

Джерело : створено автором за [56]

В Україні постійно відчувається нестача державних коштів для розвитку морської транспортної інфраструктури, відсутність створеної інфраструктурної бази та приватного венчурного капіталу, що міг би взяти на себе провідну роль. Тому в останні роки в Україні розроблявся альтернативний підхід – віддати перевагу обмеженій кількості пріоритетних проєктів з активним залученням бізнесу до реалізації ключових ідей. Це сприятиме збереженню незалежності та дбанню про національні інтереси та безпеку.

Крім того, започатковується цифрове управління відбудовою морської транспортної інфраструктури, що сприятиме ефективному, прозорому та підзвітному розподілу коштів на її відновлення.

У найближчі роки для розвитку морської транспортної інфраструктури передбачається використання змішаної моделі, яка включає активну участь

держави, що несе високі інвестиційні ризики у деяких інфраструктурних проєктах, а також активне залучення приватного сектору для вирішення проблем розвитку там, де держава не може або не бажає брати активну участь. Фінансування відновлення та розвитку транспортної інфраструктури буде здійснюватися з різних джерел, включаючи участь різних міжнародних фінансових установ.

Проаналізуємо роль залучення іноземних інвестицій у період післявоєнного відновлення морської транспортної інфраструктури України з метою посилення її конкурентоспроможності. Можемо звести це до положень, які відображено на рисунку 2.12.

Роль іноземних інвестицій, як каталізатора конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури у післявоєнний час				
Залучення новітніх технологій : Іноземні інвестиції допоможуть у впровадженні новітніх технологій у морській інфраструктурі України.	Підвищення якості послуг : Іноземні інвестиції сприятимуть підвищенню якості обслуговування українських портів та транспортних коридорів.	Розвиток інфраструктури портів та логістичної бази: Іноземні інвестиції будуть сприяти розвитку інфраструктури портів та логістичної бази для підвищення ефективності перевезень.	Створення нових робочих місць : Іноземні інвестиції будуть створювати нові робочі місця в морській індустрії та супутніх секторах економіки.	Розвиток морського туризму : Іноземні інвестиції будуть сприяти розвитку морського туризму в Україні, що сприятиме регіональному економічному зростанню.

Рис. 2.12. Роль залучення іноземних інвестицій у період післявоєнного відновлення морської транспортної інфраструктури України

Джерело : розробка автора

Залучення іноземних інвестицій у післявоєнне відновлення морської транспортної інфраструктури України відіграватиме ключову роль у посиленні її конкурентоспроможності. Це сприятиме впровадженню новітніх технологій, підвищенню якості послуг, розвитку інфраструктури портів та логістичної бази, створенню нових робочих місць та розвитку морського

туризму. Залучення іноземних інвестицій допоможе Україні підтримувати незалежність та забезпечувати національні інтереси та безпеку, а також сприяє ефективному та прозорому відновленню та розвитку морської транспортної інфраструктури.

РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ ПОКРАЩЕННЯ СТАНУ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

3.1. Кращі практики інших країн

У сучасному світі морська транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у розвитку глобальної торгівлі та економіки. Високоєфективні порти та логістичні системи є запорукою конкурентоспроможності держав на міжнародному ринку. Для України, з її потужним потенціалом як морської держави, вивчення успішних практик провідних країн світу є надзвичайно важливим кроком до вдосконалення власної інфраструктури. Досвід таких країн, як Сінгапур, Нідерланди та Китай, які мають передові портові системи, може стати основою для стратегічного планування та реформування морської транспортної галузі в Україні.

Аналіз управлінських практик цих країн дозволяє виокремити ключові положення, які сприяють їхньому успіху. Наприклад, висока ступінь автоматизації та цифровізації у Сінгапурі, інтеграція екологічних та інноваційних рішень у Нідерландах, а також значні інвестиції у розвиток інфраструктури та модернізацію у Китаї. Запозичення таких практик може значно підвищити ефективність українських портів та логістичних систем.

Впровадження цих передових рішень дозволить Україні не лише поліпшити технічний стан своїх портів, але й підвищити їхню конкурентоспроможність на світовому ринку. Це, у свою чергу, сприятиме збільшенню обсягів перевезень, зростанню економіки та покращенню соціально-економічного стану прибережних регіонів. Вивчення і адаптація кращих світових практик є ключовим кроком на шляху до побудови сучасної та ефективної морської транспортної інфраструктури в Україні, яка відповідає найвищим міжнародним стандартам.

Розглянемо головні аспекти успішного ведення морської політики та процес управління морською інфраструктурою за в провідних портах світу, таких як Шанхай (Китай), Сінгапур та Роттердам (Нідерланди). Також, сфокусуємо свою увагу на виділенні ключових напрямків, які забезпечать покращення стану морської транспортної інфраструктури України.

Розпочнемо з дослідження структури управління морською транспортною інфраструктурою Шанхайського порту. Загальний обсяг імпорту та експорту Шанхаю зріс з 434 мільярдів доларів у 2016 році до 629 мільярдів доларів у 2021 році із середньорічним темпом зростання на 7,2%. Завдяки комунікації та добре розвиненій інфраструктурі порт має тісні торговельні зв'язки по всьому світу і є першим вибором для іноземних брендів, які прямують до Китаю [57].

Складові морської транспортної інфраструктури Китаю (на прикладі порту Шанхай) зображено на рисунку 3.1.



Рис. 3.1. Складові морської транспортної інфраструктури Китаю (на прикладі порту Шанхай)

Джерело : розробка автора за [58]

Структуруємо ключові характеристики порту Шанхай у таблицю 3.1..

Таблиця 3.1.

Ключові характеристики порту Шанхай (Китай)

	Характеристика
Розташування	У гирлі річки Янцзи
Площа порту	Понад 3 500 км ²
Глибина підхідних каналів	16 м
Портові зони	«Wusongkou», «Waigaoqiao» і «Yangshan»
Загальна довжина причалу	Понад 13 км (8 миль)
Інфраструктура порту	43 причали; 156 контейнерних кранів
Контейнеромісткість	Більше 47 млн контейнерів
Термінали	2 – для генеральних вантажів; 3 – для навалочних вантажів; автоматизований контейнерний термінал
Потужність автоматизованого контейнерного терміналу	6,3 млн TEU, 2,4 км причалів, 7 причалами, 21 причальний кран, 108 рейкових порталних кранів та 125 автоматизованих транспортних засобів.

Джерело : створено автором за [57]

Шанхайський порт очолює Індекс зв'язності лінійного судноплавства портів ООН. Найбільші торговельні партнери (за напрямком експорту та імпорту), які співпрацюють з портом Шанхая, зображено на рисунку 3.2.

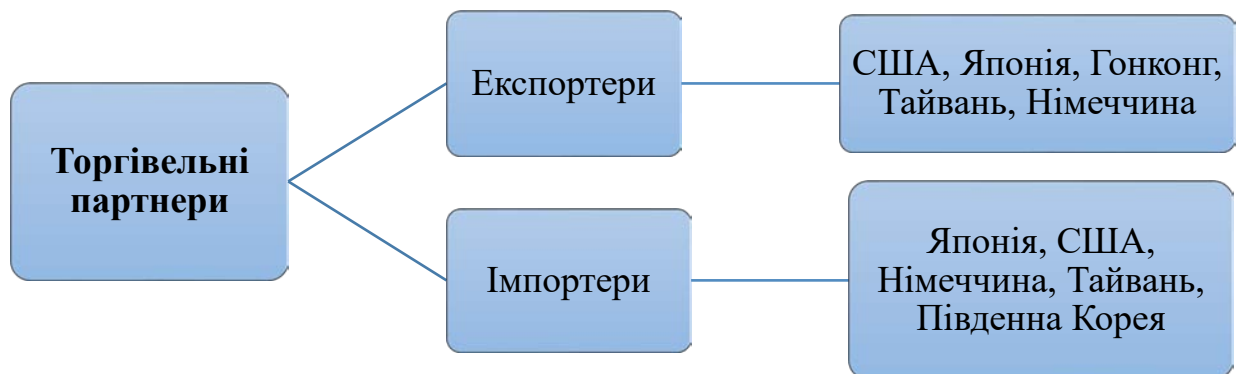


Рис. 3.2. Найбільші торговельні партнери Шанхая

Джерело : створено автором за [57]

У 2019 році було створено спільне підприємство між «Shanghai International Port Group» і китайською «COSCO Shipping» для покращення залізничної мережі порту, яка до цього була недостатньо розвиненою. Цей проект обіцяє значні екологічні та економічні переваги порівняно з використанням автомобільного транспорту. Шанхай також виграє від розгалуженої мережі каналів і внутрішніх зв'язків з великими містами Китаю, такими як Ханчжоу, Сучжоу, Усі та Янчжоу.

Шанхай разом з містами-супутниками Куньшань і Тайцанг має 7 мільйонів квадратних метрів логістичного простору. За результатами опитування клієнтів логістики в Китаї, 38% респондентів планують розширити свою діяльність у цьому регіоні, поступаючись лише району Великої затоки.

Промисловий ринок Шанхая зазнав впливу жорстких карантинних заходів під час пандемії. Порт працював у режимі «замкнутого циклу», однак логістичні та орендні операції зазнали труднощів. Попит на свіжі продукти різко зріс через карантин, що призвело до зниження вакантності на 70 базисних пунктів у другому кварталі до 8,5%, тоді як орендна плата залишилася стабільною. Хоча прогнозується, що річне зростання орендної плати буде нижчим, ніж очікувалося, CBRE вважає, що стійкий попит, викликаний розвитком ланцюгів поставок і потребою в основних товарах, продовжуватиме підтримувати стабільний попит на логістичні площі [57].

Вантажообіг порту за 2023 рік досяг 563,5 млн тонн, контейнерообіг - 4,91 млн TEU. У червні 2022 року порт досяг одноденного максимуму – обробки 142 500 TEU. Повністю автоматизований глибоководний термінал Yangshan оброблятиме 26 мільйонів TEU до 2025 року [58].

Усі вище наведені показники та свідчення показують, що Шанхайський порт є надзвичайно ефективним, продуктивним та інноваційним. Виділимо ключові особливості управління інфраструктурою Шанхайського порту. Для цього побудуємо таблицю 3.2.

Таблиця 3.2.

**Критерії ефективності управління морською транспортною
інфраструктурою порту Шанхай**

Критерій	Способи, заходи та напрямки управління
<i>Пропускна спроможність</i>	Впровадження автоматизованих систем обробки вантажів
	Розширення терміналів та збільшення кількості кранів
	Підвищення ефективності логістичних процесів
<i>Технологічна модернізація</i>	Впровадження нових технологій автоматизації
	Використання сучасних ІТ-рішень для управління та контролю
	Розвиток цифрової інфраструктури
<i>Екологічна стійкість</i>	Використання екологічно чистого транспорту
	Впровадження енергозберігаючих технологій
	Зниження викидів CO ₂
<i>Інфраструктурний розвиток</i>	Будівництво нових терміналів та причалів
	Модернізація існуючих портових споруд
	Розвиток залізничних та автомобільних під'їздів
<i>Інтермодальні перевезення</i>	Розвиток залізничної мережі для з'єднання з іншими регіонами
	Інтеграція внутрішніх водних шляхів з портовою інфраструктурою
	Забезпечення зручних перевантажувальних можливостей
<i>Безпека та надійність</i>	Запровадження передових систем моніторингу та контролю
	Підвищення рівня охорони праці та техніки безпеки
	Використання автоматизованих систем безпеки
<i>Економічна ефективність</i>	Оптимізація витрат на управління та експлуатацію
	Використання сучасних фінансових інструментів та моделей управління
	Залучення іноземних інвестицій
<i>Соціальний вплив</i>	Підтримка місцевих громад та створення робочих місць
	Забезпечення навчання та розвитку персоналу
	Розвиток співпраці з місцевими бізнесами та громадами

Джерело : розробка автора за [57-58]

Після складання таблиці 3.2., можемо дійти висновку, що управління морською транспортною інфраструктурою порту Шанхай є прикладом успішного поєднання інновацій, стратегії розвитку та екологічної

відповідальності, що сприяє зміцненню його конкурентоспроможності та лідерських позицій у світовій портовій галузі.

Наступною країною, чію методику управління морською транспортною інфраструктурою, ми розглянемо – буде Сінгапур з однойменним портом.

Морський транспорт є життєво важливим способом перевезення для процвітання Сінгапуру. Це впливає на темпи економічного розвитку країни, яка використала своє стратегічне положення в Азії для подальшого розширення морського виробництва, що підтримує світову торгівлю. Морська галузь Сінгапуру має надзвичайно важливе значення для національної економіки, вносячи майже 7 відсотків у ВВП Сінгапуру.

Нещодавно Сінгапур зміцнив свої позиції у світі як один з найважливіших морських центрів - разом з Гонконгом, Лондоном, Шанхаєм та Дубаєм - вже шостий рік поспіль за індексом розвитку міжнародних судноплавних центрів Xinhua Baltic (ISCD). Глобальна мережа Сінгапуру, що включає понад 600 портів у понад 120 країнах, дозволяє ефективно транспортувати товари у будь-який куточок світу [59].

Один з ключових елементів успіху морської галузі Сінгапуру - це його портова інфраструктура. Порт Сінгапуру є одним із найбільших і найбільш сучасних портів у світі, здатним обробляти великі обсяги вантажів. Він має великі контейнерні термінали, глибоководні порти, а також розвинуту мережу залізниць та автодоріг для ефективного транспортування вантажів.

Сінгапур також відомий своєю активною участю в міжнародних морських організаціях, зокрема в Міжнародній морській організації (ІМО). Як член Ради ІМО, Сінгапур сприяє міжнародному співробітництву у сферах міжнародних перевезень, морської безпеки та запобігання забрудненню морських вод.

Крім того, Сінгапур активно співпрацює з іншими країнами та міжнародними організаціями у питаннях безпеки навігації та охорони навколишнього середовища в протоках Малаккській та Сінгапурській, забезпечуючи безпечну та відкриту для міжнародного транспорту ділянку

моря [60]. Вантажообіг порту Сінгапуру за 2023 рік склав 591,7 млн тон вантажів [61].

У будь-який момент часу в сінгапурському порту знаходиться близько 1000 суден. Сінгапур є найбільшим у світі перевантажувальним портом. Система морської транспортної логістики Сінгапуру зображена на рисунку 3.3.



Рис. 3.3. Морська транспортна інфраструктура Сінгапуру

Джерело : створено автором за [60]

Створимо таблицю 3.3. та охарактеризуємо ключові критерії, завдяки яким морська транспортна інфраструктура Сінгапуру функціонує ефективно.

Таблиця 3.3.

Критерії ефективності управління морською транспортною інфраструктурою Сінгапуру (з портом Сінгапур)

Критерії ефективності	Практичні та дієві способи, заходи та напрямки управління
Забезпечення безпеки судноплавства та	Впровадження сучасних систем навігації та контролю за рухом суден.

<i>зменшення ризиків інцидентів на морі</i>	Посилення моніторингу та контролю за виконанням міжнародних стандартів безпеки на морі.
<i>Забезпечення ефективного та швидкого обігу вантажів у порту Сінгапуру</i>	Вдосконалення технологій перевалки та зберігання вантажів для збільшення продуктивності порту.
	Розвиток інфраструктури залізниць та доріг для покращення доступності порту та зменшення часу доставки вантажів.
<i>Мінімізація негативного впливу морського транспорту на довкілля</i>	Використання чистих технологій та впровадження програм енергоефективності у порту.
	Розвиток інфраструктури для обробки та утилізації відходів від суден та портової діяльності.
<i>Підвищення конкурентоспроможності порту Сінгапуру на міжнародному ринку</i>	Розширення мережі міжнародних контейнерних ліній та підвищення якості обслуговування для залучення нових клієнтів.
	Постійне вдосконалення логістичних процесів та зменшення витрат для збільшення привабливості порту.

Джерело : створено автором за [60-61]

Морський порт Сінгапуру демонструє вражаючу ефективність управління, спираючись на сучасні технології та стратегічне партнерство з міжнародними гравцями. Заходи з безпеки судноплавства та розвитку інфраструктури дозволяють забезпечити швидкий та безпечний обіг вантажів, що підвищує конкурентоспроможність порту на світовому ринку. Крім того, активна участь у розвитку міжнародних стандартів безпеки та захисту навколишнього середовища свідчить про відповідальний підхід до морської діяльності. Завдяки постійному вдосконаленню процесів та інфраструктури, порт Сінгапуру зберігає своє місце серед визнаних світових морських транспортних центрів, сприяючи економічному розвитку країни і забезпечуючи стабільність у міжнародній торгівлі.

Останньою країною, чий позитивний досвід управління морською транспортною інфраструктурою, ми розглянемо – будуть Нідерланди (з портом Роттердам).

Нідерланди використовують своє вигідне розташування та розвинуту транспортну інфраструктуру для створення великого морського кластеру. Він включає понад 12 000 компаній, що створюють значну додану вартість та більше 167 000 робочих місць. Морський кластер Нідерландів має розвинуту судноплавну галузь, великі порти, найбільший у світі днопоглиблювальний флот, та третю за розміром суднобудівну галузь у ЄС. Уряд підтримує цей кластер, активно просуваючи його через організацію Maritime by Holland. Ця організація сприяє комунікації, розробці політики та формуванню іміджу, що сприяє подальшому розвитку морського сектору Нідерландів [62].

Морська транспортна інфраструктура Нідерландів зображена на рисунку 3.4.



Рис. 3.4. Морська транспортна інфраструктура Нідерландів

Джерело : створено автором за [62]

Порт Роттердам – ключовий елемент морської транспортної інфраструктури Нідерландів і один з найбільших портів у світі. Розташований на березі річки Маас і сполучений з Північним морем, він відіграє важливу роль у міжнародній торгівлі та логістиці. Порт Роттердам має сучасну

інфраструктуру, що включає глибоководні пристані, розвинену систему доків і кранів, що дозволяє обробляти великі судна та вантажі різного типу.

Цей порт відомий своєю ефективністю та високими стандартами обслуговування. Він є важливим вузлом для транспорту вантажів до із всього світу, забезпечуючи широкий спектр морських послуг, включаючи контейнеровані, нафтові, хімічні та інші види вантажів. Порт Роттердам також є важливим центром для перевалки вантажів в Європі, забезпечуючи зв'язок між морським, річковим і залізничним транспортом.

Крім того, порт Роттердам відомий своєю роллю у стимулюванні інновацій та сталого розвитку у морській галузі. Він активно впроваджує нові технології та практики для зменшення викидів і підвищення енергоефективності. Також порт активно співпрацює з іншими морськими установами та урядовими органами для забезпечення безпеки та ефективності морських перевезень.

Усе це робить порт Роттердам важливим елементом у міжнародній морській транспортній системі і ключовим елементом успішної морської транспортної інфраструктури Нідерландів [63].

Адміністрація порту Роттердам оприлюднила операційні та фінансові підсумки 2023 року. Як повідомили в Адміністрації порту, вантажообіг знизився на 6,1% через геополітичну напруженість, низькі темпи економічного розвитку і високу інфляцію. Усього було перевалено 438,8 млн тонн вантажів проти 467,4 млн тонн у 2022 році. Зниження мало місце по всіх основних групах - контейнерах, наливних, сухих вантажах, ро-ро та генеральних вантажах [64].

За аналогією, створимо таблицю 3.4. та дослідимо критерії ефективності управління морською транспортною інфраструктурою Нідерландів (з портом Роттердам).

Таблиця 3.4.

**Критерії ефективності управління морською транспортною
інфраструктурою Нідерландів (з портом Роттердам)**

Критерії ефективності	Практичні та дієві способи управління
<i>Ефективність обробки вантажів</i>	Впровадження сучасних технологій та автоматизація процесів обробки вантажів. Розвиток інфраструктури для збільшення пропускної спроможності.
<i>Безпека морських перевезень</i>	Вдосконалення системи безпеки, включаючи навігаційні системи та контроль якості судноплавства. Підвищення кваліфікації персоналу.
<i>Енерго- ефективність та сталий розвиток</i>	Зменшення викидів шляхом впровадження екологічно чистих технологій. Підтримка сталого розвитку у морській галузі.
<i>Інфраструктура та доступність</i>	Розширення та модернізація портової інфраструктури для забезпечення зручного доступу для суден різного типу та збільшення обсягів обробки вантажів.
<i>Логістична підтримка</i>	Розвиток інтегрованих логістичних систем для ефективного переміщення вантажів в межах порту та між різними видами транспорту.
<i>Співпраця та партнерство</i>	Взаємодія з міжнародними та національними партнерами для підтримки та розвитку морської транспортної інфраструктури.
<i>Ефективність управління</i>	Впровадження ефективних стратегій та методів управління для досягнення максимальних результатів у розвитку та експлуатації морської інфраструктури.
<i>Інновації та розвиток</i>	Підтримка інновацій та постійний розвиток у сфері морської транспортної інфраструктури для забезпечення конкурентоспроможності та розвитку.

Джерело : створено автором за [63-64]

Морська транспортна інфраструктура Нідерландів, з центром, яким є порт Роттердам, демонструє високу ефективність за кількома ключовими критеріями. Завдяки сучасним технологіям та автоматизації, порт забезпечує ефективну обробку вантажів і високу пропускну спроможність. Посилення безпеки морських перевезень та заходи з енергоефективності сприяють сталому розвитку галузі. Розвиток інфраструктури та логістичних систем

дозволяє забезпечити зручний доступ для суден та ефективне переміщення вантажів. Співпраця та партнерство зміцнюють міжнародну позицію Нідерландів у сфері морської транспортної інфраструктури, а ефективне управління та інновації сприяють підвищенню конкурентоспроможності та розвитку галузі в цілому.

Після огляду успішних кейсів таких країн як Китай (з портом Шанхай), Сінгапуру (з однойменним портом) та Нідерландів (з портом Роттердам), можемо виокремити ключові тенденції в розвитку морської транспортної інфраструктури цих країн та проаналізувати механізм впровадження цих інноваційних напрямків в морську транспортну інфраструктуру України для стабілізації її стану та посилення на міжнародній арені.

3.2. Можливість адаптації успішних кейсів в Україні

В попередньому пункті нами було розглянуто моделі управління морською транспортною інфраструктурою трьох провідних держав. Відповідно до структурованого матеріалу, можемо визначити спрямованість цієї галузі у світовому масштабі.

1) Створення інноваційної та технологічної бази портової діяльності, а також запровадження організаційних та технологічних інновацій в морську інфраструктуру - це ключовий крок для підвищення конкурентоспроможності національної морської інфраструктури. Нові технології та інноваційні підходи дозволять покращити ефективність обробки вантажів та забезпечити сталість розвитку галузі.

2) Поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування та палаталізація наслідків від морських стихійних лих є важливими для забезпечення безпеки та надійності морських перевезень.

3) Створення спеціальної інфраструктури морекористування сприяє покращенню логістичних та навігаційних можливостей, що важливо для забезпечення зручного та безпечного руху суден.

4) Створення кадрового потенціалу морської інфраструктури є важливим для забезпечення належної кваліфікації спеціалістів та підтримки стабільної працездатності галузі.

5) Піднесення туристично-рекреаційного комплексу може сприяти збільшенню привабливості морських територій та розвитку туристичної індустрії, що в свою чергу сприятиме розвитку морської інфраструктури.

6) Забезпечення екологічної безпеки є важливим аспектом для збереження навколишнього середовища та забезпечення сталого розвитку морської інфраструктури.

7) Збереження морської культурно-природної спадщини є важливим для збереження історичної та культурної спадщини та стимулювання туристичного руху [65].

Ці заходи спрямовані на покращення управління та розвитку морської транспортної інфраструктури, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності та стабільному розвитку галузі у майбутньому в світовому масштабі.

Для аналізу можливості реалізації таких комплексних заходів в морській транспортній інфраструктурі України створимо таблицю 3.5. та структуруємо заходи, наявні потужності та стан об'єктів морської транспортної інфраструктури України та можливість або неможливість покращення стану морської транспортної інфраструктури.

Таблиця 3.5.

Можливості впровадження алгоритмів управління та покращення стану морської транспортної інфраструктури (МТІ) в Україні на основі досвіду провідних країн та світового вектору галузі

Потенційні можливості для впровадження алгоритмів управління та покращення стану МТІ в Україні	Стан наявних потужностей та об'єктів МТІ в Україні	Можливість впровадження в найближчій перспективі
Створення інноваційної та технологічної бази портової діяльності, а також запровадження організаційних та технологічних інновацій в морську інфраструктуру	Низький рівень технологічної бази, потребує модернізації та впровадження новітніх технологій	Є можливість покращення шляхом впровадження нових алгоритмів управління та підвищення точності системи моніторингу
Поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування та палаталізація наслідків від морських стихійних лих	Розвиток наукових та технологічних можливостей для підвищення безпеки мореплавства	Потребує подальшої модернізації та впровадження новітніх технологій для досягнення міжнародних стандартів
Створення спеціальної інфраструктури морекористування	Розвиток логістичних та навігаційних можливостей	Можливе покращення шляхом модернізації та впровадження новітніх технологій для підвищення ефективності
Створення кадрового потенціалу морської інфраструктури	Підвищення престижу морських професій та підтримка стабільної працездатності галузі	Потребує підготовки персоналу та заходів на ринку праці
Піднесення туристично-рекреаційного комплексу	Розвиток туристичної індустрії та збільшення привабливості морських територій	Сприятиме розвитку морської інфраструктури та збільшенню туристичного потенціалу
Забезпечення екологічної безпеки	Збереження навколишнього середовища	Важливий аспект для сталого розвитку морської інфраструктури
Збереження морської культурно-природної спадщини	Збереження історичної та культурної спадщини, стимулювання туристичного руху	Є можливість для розвитку інфраструктури та збереження культурних цінностей

Джерело : розробка автора за даними [65]

Оцінимо можливості впровадження цих заходів за допомогою побудови таблиці , яка наведена в Додатку Д, оскільки для реалізації напрямків покращення стану морської транспортної інфраструктури України, необхідна наявність фінансових, технічних, інноваційно-технологічних, інтелектуальних, кадрових та міжнародно-інвестиційних ресурсів.

Загалом, реалізація запропонованих заходів покращення стану морської транспортної інфраструктури України є можливою за умови залучення необхідних ресурсів. Фінансові та технічні ресурси є критичними для початкового впровадження та модернізації. Інноваційно-технологічні та інтелектуальні ресурси забезпечать сталий розвиток та конкурентоспроможність. Кадрові ресурси гарантують належний рівень професіоналізму та ефективність роботи. Міжнародно-інвестиційні ресурси сприятимуть інтеграції в глобальний ринок та залученню передових технологій та знань. Таким чином, комплексний підхід до управління морською транспортною інфраструктурою з урахуванням ресурсного підходу забезпечить ефективність та стабільність розвитку галузі.

Проте, варто врахувати також той факт, що розвитку морської транспортної інфраструктури України має передувати завершення війни в Україні, відновлення інфраструктури портів (і лише після цього – заходи з модернізації), ремонт інфраструктурних об'єктів, які було пошкоджено через російські атаки, відновлення дорожнього покриття (у регіонах, де було пошкоджено під'їзні шляхи) та стабілізація економічної ситуації, яка породить відновлення вантажопотоків, поживавлення торгівлі та відновить положення української морської галузі на міжнародній арені.

3.3. Пропозиції щодо поліпшення регулюючих механізмів

Регулювання діяльності та розвитку морської транспортної інфраструктури здійснюється Міністерством інфраструктури України. До категорій нормативно-правових актів, які регулюють цю галузь відносяться наступні (рисунок 3.5.).



Рис. 3.5. Категорії регулювання управління та розвитку інфраструктури морської транспортної інфраструктури України

Джерело : створено автором за [66]

Загалом до переліку входить 121 документ, який регулює управління та розвиток морської транспортної інфраструктури України. Морська доктрина України до 2035 року є головним стратегічним документом, що визначає напрямки розвитку морської інфраструктури країни. Вона формулює цілі, завдання та основні принципи державної політики у морській галузі, враховуючи національні інтереси та міжнародні зобов'язання. Доктрина спрямована на забезпечення комплексного підходу до розвитку морської діяльності, охоплюючи економічні, екологічні, соціальні та безпекові аспекти.

Ключові аспекти Морської доктрини України до 2035 року зображено на рисунку 3.6. Ми відтворимо їх задля того, аби вказати напрямки покращення регулювання галузі цим документом.



Рис. 3.6. Ключові аспекти «Морської доктрини України до 2035 року

Джерело : створено автором за [67]

Пропозиції щодо покращення використання Морської доктрини України задля поліпшення керування регулюючими документами висвітлено в таблиці в Додатку Е. До них ми віднесли заходи з покращення : нормативно-правової бази, модернізації інфраструктури, підготовки кадрів, екологічної політики, інтеграції з міжнародними системами, фінансових механізмів, технічного оснащення та інновацій.

Реалізація вищезазначених рекомендацій сприятиме ефективному використанню Морської доктрини України до 2035 року, що в свою чергу покращить регулюючі механізми в сфері управління морською інфраструктурою, забезпечить її стійкий розвиток та підвищить конкурентоспроможність України на міжнародному рівні.

Наступним важливим документом, який регулюватиме управління та розвиток морської транспортної інфраструктури України – це Проект Плану відновлення України [24].

Основні положення та аспекти, що стосуються управління та розвитку морської транспортної інфраструктури України у «Проекті Плану відновлення України» (липень 2022 року) зображено на рисунку 3.6.

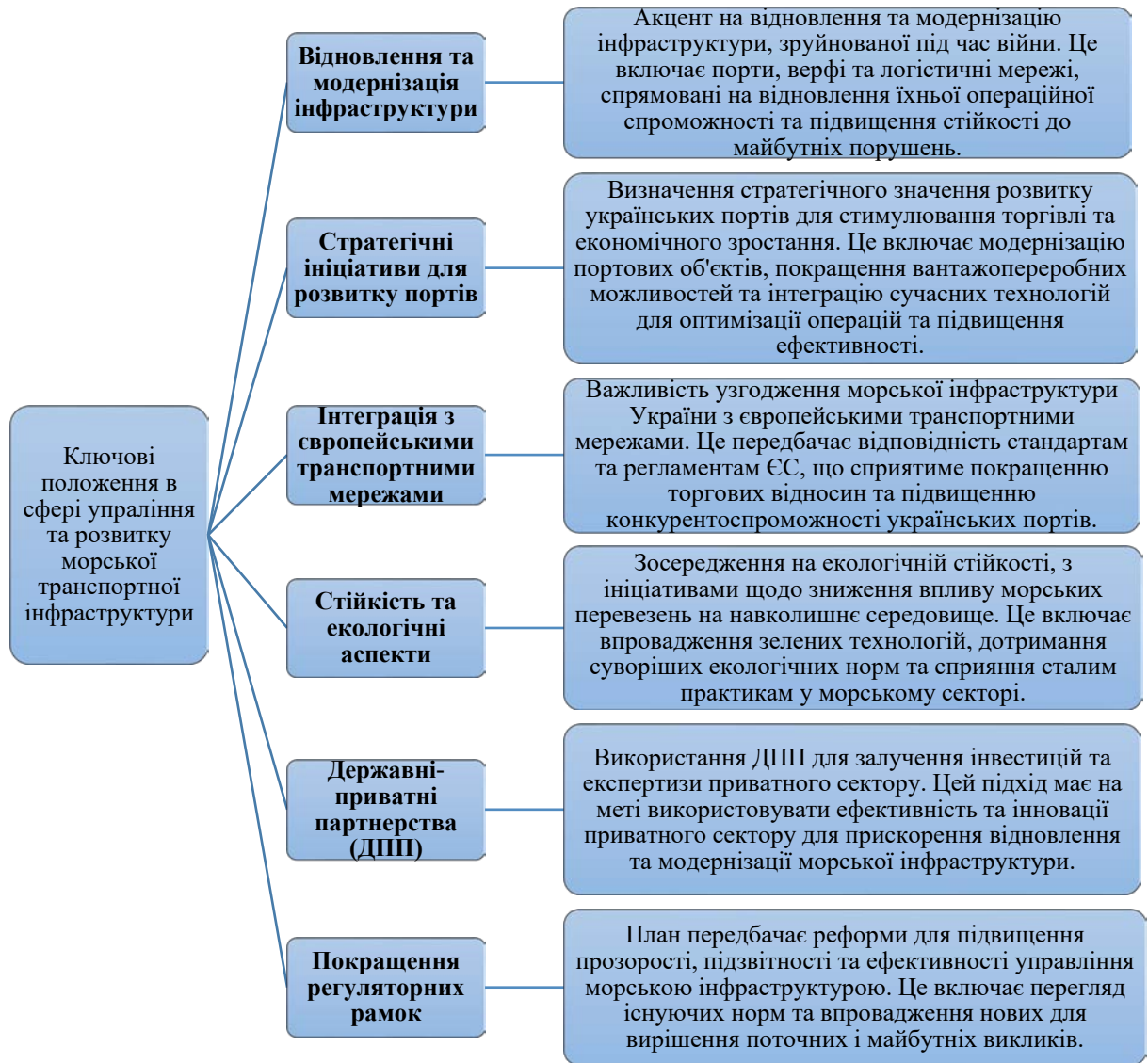


Рис. 3.6. Ключові положення щодо управління та розвитку морської транспортної інфраструктури, описані в Проекті Плану відновлення України
Джерело : створено автором за [24]

Конкретні та практичні рекомендації щодо покращення використання Проекту Плану відновлення України для покращення регулюючих механізмів у сфері морської інфраструктури наведено у таблиці 3.6.

Таблиця 3.6.

**Конкретні та практичні рекомендації щодо покращення використання
«Проекту Плану відновлення України» для покращення регулюючих
механізмів у сфері морської інфраструктури**

Рекомендація	Опис	Очікуваний результат
<i>Регуляторні реформи та гармонізація з ЄС</i>	Перегляд та оновлення нормативно-правової бази морської інфраструктури відповідно до стандартів ЄС.	Підвищення прозорості, ефективності та інтеграція з європейськими транспортними мережами.
<i>Розвиток державних-приватних партнерств (ДПП)</i>	Створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій у проекти реконструкції та модернізації портової інфраструктури через ДПП.	Прискорення відновлення, залучення інновацій та фінансових ресурсів.
<i>Впровадження сучасних технологій</i>	Використання цифрових платформ для управління портовими операціями, автоматизація процесів, інтеграція систем моніторингу та контролю.	Підвищення ефективності, зниження витрат та мінімізація людського фактору.
<i>Екологічна стійкість</i>	Впровадження екологічних стандартів, стимулювання використання екологічно чистих технологій у портовій діяльності.	Зниження негативного впливу на довкілля, поліпшення екологічної ситуації в припортових зонах.
<i>Підвищення компетентності кадрів</i>	Проведення навчальних програм для підвищення кваліфікації працівників морської інфраструктури щодо сучасних практик та технологій.	Зростання професійного рівня, готовність до роботи з новітніми технологіями.
<i>Інтеграція з міжнародними системами</i>	Налагодження взаємодії національної системи «Морське єдине вікно» з міжнародними системами SafeSeaNet, NCTS та іншими.	Підвищення безпеки та ефективності морських перевезень, спрощення процедур обміну інформацією.
<i>Удосконалення системи моніторингу та оцінки</i>	Впровадження систем моніторингу та оцінки ефективності впроваджених проектів та реформ.	Своєчасне виявлення та вирішення проблем, забезпечення ефективного використання ресурсів.
<i>Залучення громадськості та стейкхолдерів</i>	Організація публічних обговорень, консультацій та залучення громадських організацій та бізнесу до процесу реформування морської інфраструктури.	Підвищення прозорості, врахування інтересів усіх зацікавлених сторін, покращення якості ухвалених рішень.

Джерело : створено автором за [24]

Ці рекомендації спрямовані на забезпечення ефективного та сталого відновлення морської інфраструктури України, підвищення її

конкурентоспроможності та інтеграції з міжнародними транспортними системами. Впровадження цих заходів допоможе створити надійну та сучасну інфраструктуру, що відповідатиме світовим стандартам і сприятиме економічному розвитку країни.

Реформи в законодавчій сфері для здійснення державної транспортної стратегії та імплементації директив ЄС включають наступний алгоритм дій :

1) Гармонізація національного законодавства з актами Європейського Союзу;

– внесення змін до національного законодавства, щоб забезпечити його відповідність законодавчим актам ЄС. Очікуваний результат: сумісність з європейськими стандартами, поліпшення міжнародного співробітництва.

2) Імплементація Стратегії виконання Україною своїх обов'язків та зобов'язань як держави прапора, порту та прибережної держави;

– розробка та впровадження стратегії, що забезпечить виконання Україною міжнародних зобов'язань. Очікуваний результат: підвищення рівня відповідальності та безпеки в морській сфері.

3) Забезпечення здійснення документів ІМО;

– виконання вимог та рекомендацій Міжнародної морської організації (ІМО). Очікуваний результат: покращення морської безпеки та захисту морського середовища.

4) Прийняття Морської доктрини до 2038 року;

– розробка та ухвалення нової Морської доктрини, що враховуватиме сучасні виклики та перспективи повоєнного відновлення та розвитку. Очікуваний результат: стратегічне планування та розвиток морської галузі на довготривалу перспективу з урахуванням умов повоєнного відновлення.

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

– внесення змін до національних нормативних актів для їх відповідності європейським стандартам безпеки. Очікуваний результат: підвищення рівня безпеки морських перевезень.

б) Реформування системи державного контролю за безпекою судноплавства маломірних та малих суден;

– оновлення системи контролю та нагляду за маломірними та малими судами. Очікуваний результат: зниження аварійності та підвищення безпеки на воді [68, с.20-21].

Інституційна реформа та ефективність управління забезпечуватимуться шляхом :

1) Реструктуризації Міністерства інфраструктури України, служб та агентств:

– перегляд організаційної структури Міністерства та підвідомчих органів для підвищення їх ефективності. Очікуваний результат: оптимізація управлінських процесів, зниження бюрократії.

2) Впровадження принципів корпоративного управління:

– використання сучасних принципів корпоративного управління у державних підприємствах морської галузі. Очікуваний результат: підвищення прозорості та ефективності управління.

3) Зниження впливу людського фактору, корупційних ризиків та усунення конфліктів інтересів:

– впровадження автоматизованих систем та цифрових технологій для зменшення впливу людського фактору та корупції. Очікуваний результат: зниження корупційних ризиків, підвищення довіри до державних інституцій.

4) Оприлюднення відкритих даних та подальше впровадження реформи системи електронних закупівель:

– забезпечення доступу до відкритих даних та вдосконалення системи електронних закупівель. Очікуваний результат: підвищення прозорості та конкурентності у державних закупівлях.

5) Впровадження електронного врядування та ERP:

– Використання систем електронного врядування та ERP для планування та управління ресурсами. Очікуваний результат: підвищення ефективності управління, зниження витрат та оптимізація процесів [68, с. 22].

Впровадження цих реформ допоможе покращити нормативно-правове регулювання діяльності морської транспортної інфраструктури України, забезпечити її розвиток відповідно до європейських стандартів та підвищити ефективність управління в галузі морської транспортної інфраструктури.

РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Призначення та зміст Міжнародного кодексу з рятувальних засобів

Безпека пасажирів і екіпажу на суднах має першорядне значення під час здійснення ними комерційної діяльності. Таким чином, судна повинні мати відповідні рятувальні засоби, включаючи рятувальні шлюпки, рятувальні круги, рятувальні жилети, рятувальні плоти та багато інших, якими пасажирів та екіпаж можуть користуватися у разі надзвичайної ситуації, щоб захистити своє життя в морі.

У Міжнародному Кодексі з рятувальних засобів (Кодекс ЛСА), прийнятому 4 червня 1996 року на 66 сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації (КБМ ІМО) Резолюцією MSC, викладені загальні вимоги щодо суднових рятувальних засобів. Ці вимоги, що стосуються виготовлення, встановлення та оснащення суднових рятувальних засобів, підготовлені на базі положень частини 3 глави III «Рятувальні засоби та пристрої» Конвенції SOLAS-74.

Відповідно до Конвенції SOLAS перевезення рятувальних засобів є обов'язковим. Міжнародний кодекс рятувальних засобів (LSA) містить більш конкретні технічні вимоги до виробництва, тестування, технічного обслуговування та ведення обліку рятувальних засобів.

Кількість, місткість і тип рятувальних засобів відрізняються від судна до судна залежно від його розміру, судноплавної діяльності та рейсу, а Кодекс LSA визначає мінімальні вимоги, яких необхідно дотримуватися, щоб зробити судно безпечним для його пасажирів і екіпажу.

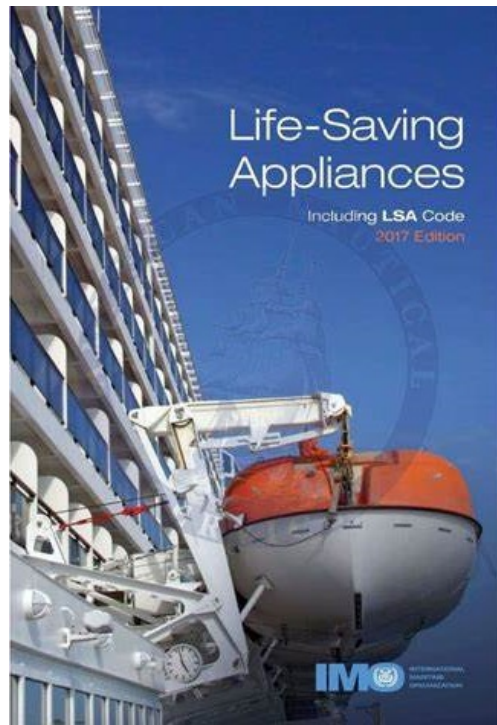


Рис. 3.7. Міжнародний кодекс з рятувальних засобів

Джерело : [69]

Метою цього Кодексу є встановлення міжнародних стандартів до рятувальних засобів, необхідних главою III Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС) 1974 р.

З 1 липня 1998 р. цей Кодекс є обов'язковим згідно з Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (СОЛАС) 1974 р. Будь-які майбутні поправки до Кодексу схвалюються та набирають чинності відповідно до процедури, передбаченої статтею VIII вищезазначеної Конвенції.

Міжнародний Кодекс з Рятувальних Засобів – «LSA Code» складається з 7 розділів плюс один розділ, присвячений тестуванню та оцінці кодексу «Life Saving Appliances».

Розділ 1 : цей розділ присвячений загальним визначенням і технічній термінології, яку слід вивчити, щоб надалі використовувати кодекс із розумінням.

Тут також можна знайти:

- температура опору рятувальної шлюпки;
- стійкість до зношування;
- оснащення світловідбивним матеріалом.

Розділ 2 : рятувальні круги; рятувальні жилети; гідрокостюми; захисні костюми; засоби термозахисту

Розділ 3 : основною темою цього розділу є візуальні сигнали, а саме п'ять найменувань: ракетні парашутні ракети; ручні ракети; плавучі димові сигнали; загальні вимоги до рятувальних плотів.

Розділ 4 : основою цього розділу є ретельний опис засобів залишення судна, таких як: надувні рятувальні плоти; жорсткі рятувальні плоти; загальні вимоги до рятувальних шлюпок; частково закриті рятувальні шлюпки; рятувальні шлюпки вільного падіння; рятувальні шлюпки з автономною системою повітряної підтримки; рятувальні шлюпки протипожежні.

Розділ 5 : уся ця частина присвячена рятувальному човну – «Rescue Boat».

Розділ 6 : тут йдеться про спускові та посадочні пристрої; морську евакуаційну систему.

Розділ 7 : тут йдеться про інші рятувальні засоби, такі як : лінеметальні прилади; загальна сигналізація і система оповіщення.

Остання частина кодексу стосується випробувань і оцінки рятувальних засобів.

4.2. Засоби індивідуального захисту, їх види та призначення

Засоби індивідуального захисту (ЗІЗ) на судні є важливою складовою забезпечення безпеки моряків під час виконання їхніх обов'язків. Вони призначені для захисту від різноманітних ризиків, пов'язаних із роботою на

морі, таких як фізичні травми, хімічні речовини, екстремальні температури, шум, тощо. Розглянемо основні види ЗІЗ та їх призначення:

1. Засоби захисту голови:

- каски та шоломи: захищають голову від ударів, падіння предметів та інших механічних впливів;
- шапки-балістики: використовуються для захисту від вибухів і обстрілів.

2. Засоби захисту органів зору та обличчя:

- захисні окуляри: захищають очі від пилу, хімічних бризок та механічних пошкоджень;
- щитки для обличчя: захищають обличчя від хімічних речовин, бризок металу, високих температур.

3. Засоби захисту органів слуху:

- беруші та навушники: зменшують рівень шуму, захищають органи слуху від шумового навантаження.

4. Засоби захисту органів дихання:

- протигази: захищають від отруйних газів та диму;
- респіратори: фільтрують шкідливі частинки та аерозолі з повітря.

5. Засоби захисту рук:

- рукавички: захищають руки від механічних пошкоджень, хімічних речовин, екстремальних температур.

6. Засоби захисту ніг:

- захисне взуття: має міцні підошви та носки, що захищають від проколів, ударів, електричного струму, хімічних речовин.

7. Засоби захисту шкіри та тіла:

- захисний одяг: включає комбінезони, фартухи, куртки, що захищають від хімічних речовин, високих температур, вогню;
- теплоізоляційні костюми: захищають від екстремально низьких температур.

8. Засоби захисту при падінні:

- ремені та пояси безпеки: запобігають падінню з висоти, забезпечуючи фіксацію працівника.

9. Засоби рятування:

- рятувальні жилети: забезпечують плавучість у воді, підтримують людину на поверхні;

- рятувальні круги та буї: використовуються для надання допомоги людині, що впала у воду;

- індивідуальні рятувальні плоти: надуваються автоматично або вручну, забезпечуючи засіб для виживання у воді.

10. Спеціалізовані засоби захисту

- протиелектричні комплекти: захищають від ураження електричним струмом;

- хімічно стійкий одяг: захищає від агресивних хімічних речовин [71].

Кожен з цих засобів захисту має свої специфічні вимоги щодо використання, обслуговування та зберігання, щоб забезпечити їх ефективність та довговічність. Правильне використання та своєчасна заміна ЗІЗ є ключовими для підтримання безпеки на судні.

4.3. Заходи боротьби з пожежею на танкері

Пожежа на танкері є однією з найсерйозніших загроз у морському транспорті, з огляду на специфіку вантажів, що перевозяться, та конструктивні особливості суден цього типу. Розглянемо основні аспекти небезпеки, які супроводжують пожежу на танкері.

1. Висока ймовірність вибуху.

Танкери часто перевозять легкозаймисті речовини, такі як сирі нафта, нафтопродукти, скраплений природний газ (СПГ) та хімікати. У разі пожежі ці речовини можуть легко спалахнути і спричинити вибух. Вибух може мати катастрофічні наслідки, руйнуючи судно і загрожуючи життю екіпажу. Додатково, вибух на танкері може призвести до вторинних вибухів у сусідніх резервуарах, що збільшує масштаб руйнувань.

2. Розповсюдження вогню.

Конструктивні особливості танкерів сприяють швидкому поширенню вогню. Величезні резервуари з паливом або хімікатами забезпечують великий запас пального для підтримки пожежі. Вогонь може швидко перекидатися з одного резервуара на інший, створюючи значні труднощі для його локалізації та гасіння. Це робить пожежу на танкері особливо небезпечною, оскільки вогонь може охопити всю площу судна за короткий час.

3. Токсичні викиди.

При згорянні нафтопродуктів та хімікатів виділяються токсичні гази, такі як чадний газ, діоксид сірки, оксиди азоту та інші шкідливі речовини. Вдихання цих газів може призвести до отруєння екіпажу та рятувальників. Токсичні викиди також завдають шкоди навколишньому середовищу, забруднюючи повітря та воду, що має довгострокові наслідки для екосистеми.

4. Екологічна катастрофа.

Пожежа на танкері часто супроводжується розливом нафти або хімікатів у море, що спричиняє серйозні екологічні наслідки. Нафтова плівка на поверхні води перешкоджає газообміну, що призводить до загибелі морських організмів. Хімічні речовини можуть призвести до отруєння водних екосистем, впливаючи на флору і фауну, а також на рибальську галузь і туризм.

5. Загроза для екіпажу.

Пожежа на танкері створює безпосередню загрозу життю та здоров'ю екіпажу. Висока температура, токсичні дими та можливість вибуху ставлять моряків у небезпеку. Евакуація з танкера під час пожежі може бути

утрудненою через складні умови на борту, а відсутність належних засобів порятунку може призвести до значних втрат серед екіпажу.

6. Економічні втрати.

Пожежа на танкері може призвести до значних економічних втрат. Знищення судна та вантажу, витрати на ліквідацію наслідків пожежі та розливу, а також компенсації за екологічні збитки можуть складати мільярди доларів. Крім того, такі інциденти можуть вплинути на репутацію судновласників та операторів, що призведе до втрати довіри з боку клієнтів та партнерів [72].

Боротьба з пожежами на судні-танкері є критично важливою через високу ймовірність виникнення пожежі внаслідок перевезення великої кількості легкозаймистих матеріалів. Ось основні заходи боротьби з пожежею на судні-танкері:

1. Профілактика пожеж:

- регулярні інспекції та обслуговування: проведення регулярних оглядів систем пожежогасіння, електричного обладнання, вентиляційних систем та інших критичних компонентів;
- навчання екіпажу: проведення навчальних занять з питань протипожежної безпеки, включаючи тренування з використання засобів пожежогасіння та евакуаційних процедур;
- контроль небезпечних зон: обмеження доступу до потенційно небезпечних зон, таких як машинне відділення, паливні баки та вантажні приміщення.

2. Виявлення пожеж:

- системи виявлення пожежі: встановлення систем автоматичного виявлення диму, тепла та полум'я в ключових зонах судна.
- пожежні тривоги: наявність звукових та світлових сигналів для сповіщення екіпажу про виникнення пожежі.

3. Засоби пожежогасіння:

- водяні системи: встановлення спринклерних систем, гідрантів та пожежних шлангів, розміщених по всьому судну для швидкого реагування;
- пінні системи: використання пінних генераторів для гасіння пожеж нафти та інших легкозаймистих рідин;
- газові системи: системи гасіння пожежі із застосуванням інертних газів (наприклад, CO₂) для придушення пожеж у закритих приміщеннях;
- хімічні вогнегасники: використання переносних вогнегасників з хімічними реагентами для початкового гасіння пожежі.

4. Локалізація пожежі:

- зони ізоляції: використання протипожежних дверей та заслінок для ізоляції вогню та запобігання його поширенню;
- системи вентиляції: відключення систем вентиляції та кондиціонування повітря в зонах пожежі для запобігання поширенню диму та вогню.

5. Евакуація та рятувальні операції:

- евакуаційні маршрути: наявність чітко позначених евакуаційних маршрутів та зон збору для екіпажу;
- рятувальні засоби: забезпечення рятувальними жилетами, плотами та іншими засобами для евакуації та виживання;
- тренування з евакуації: регулярні навчальні евакуаційні тренування для екіпажу для забезпечення швидкої та безпечної евакуації у разі пожежі.

6. Координація та управління пожежогасінням:

- план дій при пожежі: наявність розробленого та затвердженого плану дій при виникненні пожежі, включаючи розподіл обов'язків між членами екіпажу;
- координація дій: забезпечення ефективної координації між різними групами екіпажу для швидкого та злагодженого реагування;

– зв'язок: використання надійних засобів зв'язку для обміну інформацією під час пожежної ситуації [73].

Застосування цих заходів дозволяє мінімізувати ризики, пов'язані з виникненням пожежі на судні-танкері, забезпечити безпеку екіпажу та зберегти вантаж та судно від значних пошкоджень.

4.4. Призначення та зміст Плану управління енергоефективності судна

До десяти найбільших забруднювачів повітря належить морський транспорт, тому були розроблені вимоги до енергоефективності цього виду транспорту. На 62-й нараді (липень 2011 року) Комітет із захисту морського середовища Міжнародної морської організації прийняв поправку щодо захисту атмосфери від забруднення суднами, долучивши Додаток VI МАРПОЛ 73/78, зробивши її обов'язковою. Був розроблений індекс проектування енергоефективності (далі – EEDI) для нових суден, а також план управління енергоефективністю суден (далі – SEEMP) для усіх суден

План управління енергоефективністю судна (SEEMP) – це оперативний захід, який встановлює систему економічного підвищення енергоефективності судна. SEEMP також забезпечує підхід для судноплавних компаній до управління ефективністю суден, використовуючи операційний індикатор енергоефективності (EEOI) як інструмент моніторингу.

Керівництво щодо розробки SEEMP для нових і існуючих суден містить найкращі методи паливно-ефективної експлуатації суден, а також рекомендації щодо добровільного використання EEOI для нових і існуючих суден (MEPC.1/Circ.684). EEOI дає змогу операторам вимірювати паливну ефективність судна. SEEMP закликає судновласника та оператора на кожному етапі плану розглядати нові технології та практики щоб оптимізувати продуктивність судна [74].

Досягнення оптимальної енергоефективності при використанні та управлінні судна можливе за наявності комплексного підходу до вирішення цієї проблеми. Автори Плану управління енергоефективністю судна рекомендують судновласникам і морським транспортним організаціям зосередити увагу на низці таких ключових моментів: ефективному витрачанні палива, дизайні корпусу і рухової установки, обслуговуванні та експлуатації механізмів і обладнання, управлінні судном і флотом, оптимізації вантажних операцій, енергопостачанні та кадровій підготовці.

Міжнародна шипінгова палата до головних умов зменшення викидів діоксиду карбону відносить зниження швидкості руху, оптимізацію водного баласту і маршрутів з урахуванням погодних умов, своєчасність заходу судна в порт, застосування нових видів палива. Такі заходи, за оцінками експертів, до 2050 року зможуть скоротити викид газів на 50% [75].

ВИСНОВКИ

Під час написання кваліфікаційної роботи, нам вдалось досягти наступних результатів.

Характеризуючи основні поняття (інфраструктура, транспортна інфраструктура, морська транспортна інфраструктура, конкурентоспроможність, конкурентна перевага), ми створили теоретичне підґрунтя, на якому базувались подальші дослідження стану морської транспортної інфраструктури. В даній роботі поняття «морська транспортна інфраструктура» розглядалось, як багатфункціональна структура, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. В свою чергу, під «конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури» малось на увазі здатність морської транспортної інфраструктури ефективно конкурувати на міжнародному ринку морських перевезень.

До складових морської транспортної інфраструктури України ми віднесли : морські порти, термінали, доки, причали, склади та водний транспорт. Після систематизації інформації щодо стану основних категорій, які формують морську транспортну інфраструктуру країни, можемо зробити висновок про недосконалість функціонування цієї системи, незадовільний стан кожного з елементів, застарілість технічного обладнання та споруд, а також невідповідність управлінської практики сучасним вимогам та викликам. Стан морської транспортної інфраструктури погіршується через неможливість реалізувати механізми вдосконалення та посилення конкурентних позицій. Це відбувається через те, що країна перебуває в стані війни.

До факторів впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури ми віднесли фактори зовнішнього та внутрішнього середовища. До факторів зовнішнього середовища відносяться : міжнародна торгівля, геополітичне середовище, міжнародні норми та стандарти, технологічні інновації, екологічні вимоги, економічні умови, конкуренція з

боку інших видів транспорту. До факторів внутрішнього середовища, в свою чергу, відносимо : стан інфраструктури, ефективність управління, технічний рівень суден та обладнання, ефективність логістики, кадровий потенціал, підтримка інновацій та розвитку та підтримка з боку держави. Кожен з цих факторів може мати як позитивний, так і негативний вплив на формування конкурентних позицій морської транспортної інфраструктури, тому, при планування діяльності слід враховувати кожен з цих факторів впливу.

Оскільки стан морської транспортної інфраструктури в Україні – незадовільний, та потребує ефективного розвитку, нами було досліджено стратегії розвитку морської транспортної інфраструктури та проаналізовано їх позитивний вплив при впровадженні. Одна з таких стратегій – розвиток портових структур та перехід до моделі управління «порт-лендлорд». Розвиток портових структур є важливою складовою стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, оскільки порти виконують ключову роль у забезпеченні зв'язку між Україною та іншими країнами через морські шляхи, тому їхній розвиток сприяє збільшенню обсягів торгівлі та підвищенню економічного зростання.

Перехід управління портами України до моделі «порт-лендлорд» забезпечить такі конкурентні переваги : збільшення обсягу інвестицій; підвищення прибутковості портів; залучення нових клієнтів та вантажопотоків; ефективне використання ресурсів порту та загальне зростання конкурентоспроможності.

Другим стратегічним напрямком, який дозволить підвищити конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури – є відновлення, стабілізація та вдосконалення логістичних процесів. Нами було проаналізовано основні проблемні аспекти, з якими наразі стикається логістичний сектор, серед них : відмова від накопичення товарів, потреба у зміні складських умов, складнощі із закупівлею товарів, ускладнення логістичних операцій, переорієнтація транспортних потоків, недостатня потужність українського транспорту, низька пропускна спроможність

транспортної системи ЄС, несумісність залізничних колій, перевантаження прикордонної інфраструктури та руйнування національної інфраструктури.

Після аналізу проблемних аспектів, було розділено їх на 4 категорії : проблеми слабого впливу, відчутного впливу, сильного впливу та критичні проблеми. Було виокремлено механізм подолання кожної з категорій проблем : слабого впливу - в оперативній перспективі, відчутного впливу – в тактичній перспективі, сильного впливу – в стратегічній перспективі, а критичного впливу - в період післявоєнного відновлення економіки. За допомогою реалізації послідовних алгоритмів, які було зображено в другому розділі (пункт 2.2.), вдасться відновити, стабілізувати та розвивати логістичні процеси в контексті посилення конкурентних позицій морської транспортної інфраструктури України.

Також, задля прискорення процесу посилення конкурентних позицій було запропоновано та проаналізовано третю стратегію – залучення іноземних інвестицій. Згідно з індексом інвестиційної привабливості України, який потрохи почав відновлення після різкого спаду до 2,17 пунктів у 2022 році, наразі стан інвестиційної привабливості України оцінюється в 2,44 пункти. Це свідчить про поступову стабілізацію економічної ситуації в Україні та розгляд можливостей залучення інвестицій.

Пріоритетними секторами в морській галузі було відзначено : розвиток портової інфраструктури, модернізацію транспортних сполучень, розвиток судноплавства та удосконалення інфраструктури суднобудування. Завдяки аналізу моделей розвитку морської транспортної інфраструктури, було виявлено, що в Україні зараз діє змішана модель, коли і держава, і приватні інвестори, і підприємства несуть певні ризики під час вкладення своїх коштів, проте, перевагою є те, що спільними зусиллями зростає вірогідність досягти інвестиційного успіху. Після аналізу, можемо з впевненістю стверджувати, що інвестиційна привабливість морської галузі України зростатиме в період післявоєнного відновлення.

Роль іноземних інвестицій, як каталізатор конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури у післявоєнний період заключається у : залученні новітніх технологій, підвищення якості послуг, розвитку інфраструктури портів та логістичної бази, створенні нових робочих місць, розвитку морського туризму.

У підсумку, реалізація зазначених стратегій задля посилення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури, позитивно позначилась би на стані інфраструктурних об'єктів та дозволила б покращити ведення морської торгівельної діяльності в Україні.

Дослідження кращих практик інших країн (портів Шанхая, Сінгапуру та Роттердама) дали змогу зрозуміти якими принципами управління морською транспортною інфраструктурою керуються провідні держави світу. Серед ключових стратегій порту Шанхай: зростаюча пропускна спроможність порту; технологічна модернізація; орієнтація на екологічну стійкість; інфраструктурний розвиток; інтермодальні перевезення; посилення безпеки та надійності; соціальний вплив.

Ключові стратегії управління морською транспортною інфраструктурою Сінгапуру (з портом Сінгапур) : забезпечення безпеки судноплавства та зменшення ризиків інцидентів на морі; забезпечення ефективного та швидкого обігу вантажів в порту; мінімізація негативного впливу морського транспорту на довкілля; підвищення конкурентоспроможності на міжнародному ринку шляхом розширення мережі міжнародних контейнерних ліній та постійного вдосконалення логістичних процесів.

Критеріями ефективності управління морською транспортною інфраструктурою Нідерландів (з портом Роттердам) є : висока ефективність обробки вантажів; забезпечення безпеки морських перевезень; орієнтація на енергоефективність та сталий розвиток; розвинута інфраструктура та доступність; розвиток інтегрованих логістичних систем; взаємодія з міжнародними та національними партнерами; ефективний менеджмент та управління; підтримка інновацій та постійний розвиток.

Досліджуючи можливості впровадження успішних кейсів провідних морських держав світу, вдалось структурувати інформацію щодо спрямованості управління морською транспортною інфраструктурою в світовому масштабі. До векторів належать : створення інноваційної та високотехнологічної бази портової діяльності; поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування; створення спеціальної інфраструктури морекористування; створення кадрового потенціалу морської транспортної інфраструктури; піднесення туристично-рекреаційного комплексу; забезпечення екологічної безпеки; збереження морської культурно-природної спадщини.

Щодо можливостей впровадження, можемо дійти висновку, що : в Україні є можливість покращення інноваційної та технологічної бази портової діяльності шляхом впровадження нових алгоритмів управління та підвищення точності систем моніторингу; наукова та технологічна база систем пошуково-рятувального забезпечення потребує подальшої модернізації та впровадження новітніх технологій для досягнення міжнародних стандартів; можливе покращення спеціальної інфраструктури морекористування шляхом модернізації та впровадження нових технологій; створення кадрового потенціалу потребує підготовки персоналу та реформ на ринку праці; піднесення туристично-рекреаційного комплексу потребує значних інвестиційних та кадрових вкладень, але сприятиме розвитку морської інфраструктури та збільшенню туристичного потенціалу; дотримання стандартів екологічної безпеки можливе задля сталого розвитку морської інфраструктури; збереження морської культурно-природної спадщини можливе задля збереження культурних цінностей.

Згідно з дослідженням, задля реалізації цих напрямів потрібна велика кількість фінансових, матеріальних, інвестиційних та кадрових ресурсів, стимулювання та залучення яких можливе лише у період після закінчення війни на території України.

Також, було виявлено, що одним з заходів забезпечення посилення конкурентних позицій морської транспортної інфраструктури України є поліпшення регулюючих механізмів. Цього можна досягти шляхом: збільшення ефективності використання Морської доктрини України, застосування практичних рекомендацій щодо покращення використання «Проекту Плану відновлення України». Цього можна досягти шляхом : проведення регуляторних реформ та гармонізацію з ЄС; розвитку ДПП; впровадження цифрових платформ; впровадження екологічних стандартів; проведення навчальних програм щодо обізнаності кадрів; інтеграції з міжнародними системами, такими як «Морське єдине вікно», «SafeSeaNet», «NCTS»; впровадження критеріїв оцінки стану морської транспортної інфраструктури та залучення громадськості та стейкхолдерів до публічних обговорень.

Окрім цього, слід провести ряд реформ в законодавчій сфері задля здійснення транспортної стратегії та імплементації директив ЄС, до них включаємо: внесення змін до національного законодавства, щоб забезпечити його відповідність законодавчим актам ЄС; розробка та впровадження стратегії, що забезпечить виконання Україною міжнародних зобов'язань; виконання вимог та рекомендацій ІМО; розробку та ухвалення нової Морської доктрини, що враховуватиме сучасні виклики та перспективи повоєнного відновлення та розвитку; оновлення системи контролю та нагляду за маломірними та малими суднами.

У підсумку, комплексна реалізація усіх вищезазначених заходів дасть змогу покращити стан морської транспортної інфраструктури України та підвищити її загальну конкурентоспроможність.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України. «Про морські порти України». Відомості Верховної ради від 3 грудня 2020 року, № 1054-IX. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/t124709?an=1&ed=2022_01_01
2. Шиба О. А. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання. *Вісник Львівського університету. Серія «Міжнародні відносини»*. № 39, 2016. – С. 286-296.
3. Завадський Й.С., Осовська Т.В., Юшкевич О.О. Економічний словник. К : Кондор, 2006. - 356 с.
4. Rosenstein-Rodan P. N. Problems of industrialization of eastern and southeastern Europe. *The Economic Journal*. 1943. Vol. 53. № 210. P. 202–211.
5. Samuelson P. A Foundations of Economic Analysis. Harvard University Press, 1947. 447 p.
6. Nurkse R. Problems of capital formation in underdeveloped countries. Oxf., 1955. 95 p.
7. Новікова В. І. Інфраструктура: сутність поняття, види, застосування у рекреаційній сфері. *Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Серія Географія*. №1 (64), 2016. С. 18-22.
8. Чернюк Л. Г., Ананьєва Л. С. Виробнича інфраструктура АПК України: стан та перспективи розвитку. *НАН України. Рада по вивченню продуктивних сил України*. Київ : РВПС, 2000. 101с.
9. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону». URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>
10. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html>

11. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Наук. вісн. Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки*. №7, 2008. С. 284–291.
12. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонДУЕТ. Серія: Економічні науки*. №4 (32), 2006. С. 56-61.
13. Бордун О., Забарилло А. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. *Вісн. Львів. нац. ун-ту ім. І. Франка : Серія : Географічна*. №30, 2004. С. 28-31.
14. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : монографія. Київ : ПП «Сердюк В.Л.», 2011. 356 с.
15. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону». *Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання*. 2011. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>
16. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України URL: <https://mtu.gov.ua/>
17. Піддубний І. О., Піддубна А. І. Управління міжнародною конкурентоспроможністю підприємства: навчальний посібник. За ред. І. О. Піддубного. Харків : ІНЖЕК, 2004. 264 с
18. Антонюк Л. Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: регіональний аспект. URL: http://www.kneu.kiev.ua/journal/ukr/article/2005_1_Antoniuk_ukr.pdf
19. Фасх'єв Х. А., Костін І. М. Забезпечення конкурентоспроможності вантажних автомобілів на етапі розробки. *Набережні Човни : Камського політехн. Інституту*, 2007. 460 с.
20. Гончаревич Л. Г. Міжнародна конкурентоспроможність в процесі еволюції. URL: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/dutp/2007-2/txts/07hlhkpe.htm>

21. Конкурентоспроможність. Вікіпедія – вільна енциклопедія. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D0%BA%D1%83%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%BE%D1%81%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C>
22. Степаненко В.О. Забезпечення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України. *Економічна наука. Серія «Інвестиції : практика та досвід»*. №6, 2021. С.53-56. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/6_2021/11.pdf
23. Морський і річковий транспорт України. *Інформаційно-довідковий сайт України*. URL: <http://surl.li/stylr>
24. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», Національна рада з відновлення України від наслідків війни, липень 2022.
25. Жарикова А. Через морські порти у 2023 році експортували понад 56 мільйонів тон вантажів – АМПУ. *Економічна правда*. 24 січня 2024 року. URL: <http://surl.li/sukvr>
26. Вантажообіг морських портів за 2021 рік становив 153 млн т. *Rail insider – веб-сайт*. 11 січня 2022 року. URL: <https://www.railinsider.com.ua/vantazhoobig-morskyh-portiv-ukrayiny-za-2021-rik-stanovyv-153-mln-t/>
27. Ліпінський В.В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських портів України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини*. Випуск 19, частина 1, 2018. С. 165-168. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_1_2018ua/38.pdf
28. Топ-20 морських терміналів в Україні. *LandLord – веб-сайт*. URL: <https://landlord.ua/rejtingi/port-land/>
29. Корабельний док. *Вікіпедія – вільна енциклопедія – веб-сайт*. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%B1%>

[D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D0%BA](#)

30. Організаційна структура складських груп району та організаційна структура складу. <https://dzbm.com.ua/uk/services/port>

31. Презентація «Водний транспорт». *НаУрок - освітній проект*. URL: <https://naurok.com.ua/prezentaciya-vodniy-transport-5588.html>

32. Морський транспорт. *Вікіпедія – вільна енциклопедія*. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82

33. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження правил надання послуг у морських портах України» від 05.06.2013 № 348. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/z1401-13#Text>

34. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року від 23.12.2020 № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#Text>

35. Адміністрація морських портів України : офіційний сайт. URL: <http://uspa.gov.ua>

36. Лобанов А. Росіяни за 2 роки зруйнували більше 200 портових об'єктів. *Lb.ua* – веб-сайт. URL: https://lb.ua/society/2024/04/23/609751_rosiyani_dva_roki_zruynuvali_bilshe.html

37. Реєстр морських портів України. *АМПУ – веб-сайт*. URL: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1vV2HSpdzc49r_jsE4gruEk5hZjuycNq/export?gid=2024881719&format=pdf&portrait=false

38. Байшева О.І. Сучасний стан портів України. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/9ced31dd-8da1-4b27-a094-87f9c4f2019a/content>

39. Морські порти України та Одеської області : січень-грудень 2020 року. *Департамент морегосподарського комплексу, транспортної*

інфраструктури та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації – офіційний веб-сайт. URL: <https://morhoz.od.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoyi-oblasti-sichen-gruden-2020-roku/>

40. Вантажообіг морських портів України за 2021 рік становив 153 млн т. Rail.insider – веб-сайт. URL: <https://www.railinsider.com.ua/vantazhoobig-morskyh-portiv-ukrayiny-za-2021-rik-stanovyv-153-mln-t/>

41. Морські порти України за підсумками 2022 року обробили 59 млн т вантажів. GMK Center – веб-сайт. URL: <https://gmk.center/ua/news/morski-porti-ukraini-za-pidsumkami-2022-roku-obrobili-59-mln-t-vantazhiv/>

42. Портова галузь України 2023 : другий рік в умовах війни. Центр транспортних стратегій – веб-сайт. URL: https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_viyeni

43. Ізмаїльський морський торговельний порт. Про нас. ДП «ІЗМ МТП» - офіційний веб-сайт. URL: <https://www.izmport.com.ua/pro-nas/>

44. Морський порт Чорноморськ. Департамент морегосподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації – офіційний веб-сайт. URL: <https://morhoz.od.gov.ua/moregospodarskyj-kompleks/porty-odeskoyi-oblasti/morskyj-port-chonomorsk/>

45. Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт». Про порт. Технічні характеристики. ДП «ОМТП» - офіційний веб-сайт. URL: <https://omtp.com.ua/ua/about-port/specifications>

46. Про порт. Морський торговельний порт «Південний» - офіційний веб-сайт. URL: <https://www.port-yuzhny.com.ua/about>

47. Ніколаєва Л. Л. Розвиток портів України: організаційне та інвестиційне забезпечення. Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Економічні науки. № 34, 2017. С.246-250. URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/Telegram%20Desktop/129182->

[%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-276620-1-10-20180423.pdf](#)

48. Чернишова Л.І., Яковенко О.І.. Впровадження нової моделі управління «Порт-Лендлорд» та інноваційних заходів як основних важелів розвитку портової інфраструктури. *Наукові перспективи*. №5 (23), 2022. URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/Telegram%20Desktop/1653-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-1657-1-10-20220603.pdf>

49. Собкевич О.В., Белашов Є.В. Щодо передачі морських портів України у концесію. *Національний інститут стратегічних досліджень - веб сайт*. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-08/kontsesiya-mor-portiv_0.pdf

50. Шемаєв В.В., Шемаєва Л.М.. Наближення до моделі управління «порт-лендлорд» : український контекст. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. №4 (73), 2020. С.21-27. URL: <https://www.daemmt.odessa.ua/index.php/daemmt/article/view/342/290>

51. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р.

52. Проект оновленої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29415.html>

53. Розвиток транспорту і логістики в Україні. *DIA – веб-сайт*. URL: <https://dia.dp.gov.ua/rozvitok-transportu-i-logistiki-v-ukra%D1%97ni/>

54. ЕВА : Індекс інвестиційної привабливості України : зміни та очікування. *Shipping – веб-сайт*. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/eba-indeks-investycijnoyi-pryvablyvosti-ukrayiny-zminy-ta-ochikuvannya/>

55. Славкова А.А., Колісник Д.Р.. Інвестиційна привабливість України : реалії в умовах війни та перспективи повоєнної відбудови. *Економіка та суспільство*. Серія : Фінанси, банківська справа та фінансування. №56, 2023. URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/3081->

[%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-2990-1-10-20231208.pdf](#)

56. Мінінфраструктури у 2023 році запустить Цифрову систему управління відбудовою транспортної інфраструктури. URL : <https://interfax.com.ua/news/economic/872997.html>

57. 2022 Global Seaport Review: Shanghai, China. CBRE – веб-сайт. URL : <https://www.cbre.com.co/insights/local-response/2022-global-seaport-review-shanghai>

58. Вантажообіг порту Шанхай досяг 563 млн т у 2023 році. Центр транспортних стратегій – веб-сайт. URL : https://cfts.org.ua/news/2024/01/15/vantazhoobig_portu_shankhay_dosyag_563_mln_tonn_u_sichni_grudni_2023_roku_77844

59. Parzhytskaya D.V., Pokrovsky G.O.. TRANSPORT SYSTEM OF SINGAPORE. *POLIT Challenges of science today*, 5-9 April 2021. URL: https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/51111/1/Parzhytskaya_D_V_Pokrovsky_G_O%20.pdf

60. SINGAPORE AS A PREMIER GLOBAL HUB PORT. *MPA Maritime Singapore Education Series 2020. Online Learning Guide*. URL: <https://chatgpt.com/c/4bc7042d-07b8-4f85-8266-ba570b8453c2>

61. Вантажообіг порту Сінгапур досяг 209 млн тонн у січні-квітні 2024 року. Центр транспортний стратегій - веб-сайт. URL: https://cfts.org.ua/news/2024/05/14/vantazhoobig_portu_singapur_dosyag_209 mln_tonn_u_sichni_kvitni_2024_roku_79150

62. Голландський морський кластер. *Nl Flag* – веб-сайт. URL: <https://nlflag.nl/business-nl/dutch-maritime-cluster>

63. Вантажообіг порту Роттердам знизився на 6% у 2023 році. URL: https://cfts.org.ua/news/2024/02/20/vantazhoobig_portu_rotterdam_znizivsia_na_6_u_2023_rotsi_78254

64. THE NETHERLANDS : Home to leading maritime companies. *Ministry of Infrastructure and the Environment*. URL: <https://maritime->

professionals.com/wp-content/uploads/2021/08/The-Netherlands-Home-to-leading-maritime-companies.pdf

65. Адвокато́ва Н.О., Нікі́тенко К.С.. Логістична стратегія реформування морської портової галузі України. *Ефективна економіка*. №3, 2019. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2019/38.pdf

66. Нормативно-правові акти у сфері морського транспорту. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України – офіційний веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/normativnopravovi-akti-u-sferi-morskogo-transportu.html>

67. Постанова кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 року «Про затвердження Морської Доктрини України на період до 2035 року». Верховна Рада України – офіційний веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

68. Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України в умовах Євроінтеграції. *Шифр «Конкурентоспроможність морської інфраструктури»*. URL: https://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkyrs_stud/ES/3_3.pdf

69. Life-Saving appliances. IMO – офіційний веб-сайт. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/LifeSavingAppliances-default.aspx>

70. Урум Н.С., Іваненко В.М.. Застосування індивідуальних рятувальних засобів для виживання екіпажу і пасажирів після покидання судна. *Системи управління, навігації та зв'язку*, №1 (67), 2022. URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/2458-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-3497-1-2-20220422.pdf>

71. Засоби індивідуального захисту. *StudFiles* – веб-сайт. URL: <https://studfile.net/preview/8934285/page:6/>

72. Бажак О.В., Урум Н.С., Іваненко В.М., Федунів В.М. Забезпечення протипожежної безпеки на морському транспорті. URL :

<file:///C:/Users/User/Downloads/185-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-286-2-10-20220628.pdf>

73. Про Затвердження правил протипожежної безпеки на морських судах України. LIGA360 – веб-сайт. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE14073?an=266>

74. Система управління енергоефективністю на морському переході LNG газовозу. *Короткий огляд літератури та резолюцій ІМО щодо поліпшення енергоефективності у судноплаванні.* URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/sge08-02-04-020.pdf>

75. Кірсанова В.В., Биковець Н.П., Бражник І.Д. енергоефективність морських суден як важливий елемент декарбонізації атмосфери. *Екологічні науки.* № 6(33). 2021. URL: <http://ecoj.dea.kiev.ua/archives/2020/6/19.pdf>

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра.

Метою кваліфікаційної роботи є визначення шляхів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України шляхом аналізу сучасного стану, визначення факторів впливу та розробки стратегій підвищення конкурентоспроможності

В першому розділі проведений теоретичний огляд та характеристика стану морської транспортної інфраструктури України, шляхом характеристики основних понять та визначень, проведення характеристики сучасного стану морської транспортної інфраструктури України та визначення факторів впливу на конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури.

В другому розділі, досліджено стратегії підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України шляхом аналізу механізму розвитку портів та переходу до моделі управління «порт-лендлорд», аналізу механізму відновлення, стабілізації та вдосконалення логістичних процесів та визначення роль залучення іноземних інвестицій, як інструменту прискорення процесу посилення конкурентних позицій.

В третьому розділі досліджено стратегічні напрямки покращення стану морської транспортної інфраструктури України шляхом дослідження кращих практик провідних морських держав, дослідження можливості адаптації успішних практик в Україні та наведення рекомендацій та пропозицій щодо поліпшення регулюючих механізмів.

Результати даної кваліфікаційної роботи полягають у тому, що нами було виокремлено напрямки підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

Ключові слова: МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, МОРСЬКІ ПОРТИ, МОРЕПЛАВСТВО, МОРЕКОРИСТУВАННЯ, МОРСЬКИЙ СЕКТОР, МОРСЬКА ГАЛУЗЬ, МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, КОНКУРЕНЦІЯ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, КОНКУРЕНТНА ПЕРЕВАГА, СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ, РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, МОРСЬКА ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА.

ANNOTATION

Qualification work on the topic 'Improving the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine' for the bachelor's degree.

The purpose of the qualification work is to identify ways to improve the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine by analysing the current state, identifying factors of influence and developing strategies to improve competitiveness.

In the first chapter, a theoretical review and characterisation of the state of the maritime transport infrastructure of Ukraine is carried out by characterising the main concepts and definitions, characterising the current state of the maritime transport infrastructure of Ukraine and identifying factors influencing the competitiveness of the maritime transport infrastructure.

In the second section, the strategies for increasing the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine are investigated by analysing the mechanism of development of port structures and transition to the port-landlord management model, analysing the mechanism of restoration, stabilisation and improvement of logistics processes and determining the role of attracting foreign investment as a tool for accelerating the process of strengthening competitive positions.

The third section examines strategic directions for improving the state of Ukraine's maritime transport infrastructure by studying the best practices of leading maritime states, investigating the possibility of adapting successful practices in Ukraine, and providing recommendations and proposals for improving regulatory mechanisms.

The results of this qualification work are that we have identified areas for improving the competitiveness of Ukraine's maritime transport infrastructure.

Keywords: MARITIME TRANSPORT, SEAPORTS, NAVIGATION, MARITIME USE, MARITIME SECTOR, MARITIME INDUSTRY, MARITIME TRANSPORT, COMPETITION, COMPETITIVENESS, COMPETITIVE ADVANTAGE, STRATEGIC DIRECTIONS, INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, MARITIME TRANSPORT INFRASTRUCTURE.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Деталізована характеристика портової галузі України

Показник	Характеристика
<i>Переваги портової галузі України</i>	• Вигідне географічне положення: Україна має вигідне географічне розташування для забезпечення транзитних вантажопотоків у напрямку Європи, Азії та Близького Сходу. • Близькість до сировинної бази: Морські порти України знаходяться близько до центрів сировинної бази, що сприяє зручності експорту та імпорту сировини. • Глибоководні підходи та потужності: Наявність глибоководних підходів та достатніх потужностей з обробки та зберігання вантажів дозволяє ефективно використовувати порти в режимах експорту, імпорту, транзиту та каботажу. • Транспортні вузли: Наявність транспортних вузлів в морських портах дозволяє забезпечити технічну можливість перевантаження з/на всі види транспорту. • Залізничне сполучення: Пряме залізничне сполучення з сусідніми країнами сприяє зручності та швидкості перевезень. • Інвестиційна привабливість: Наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій та державного інвестування сприяє розвитку і модернізації портової інфраструктури. • Кваліфіковані спеціалісти: Наявність кваліфікованих спеціалістів у галузі портів та морського транспорту забезпечує високий рівень обслуговування та ефективність роботи портових установ.
<i>Проблеми розвитку портової галузі</i>	• Військова агресія з боку РФ, блокада портів та неможливість використовувати акваторію Чорного та Азовського морів для безпечного транспортування вантажів; • Нестача коштів для фінансування усіх видів робіт. • Необхідність вдосконалення законодавчих актів України. • Існування бюрократії та корупції у веденні господарської діяльності. • Незбалансованість розвитку перевантажувальних потужностей та наземної інфраструктури загального користування.

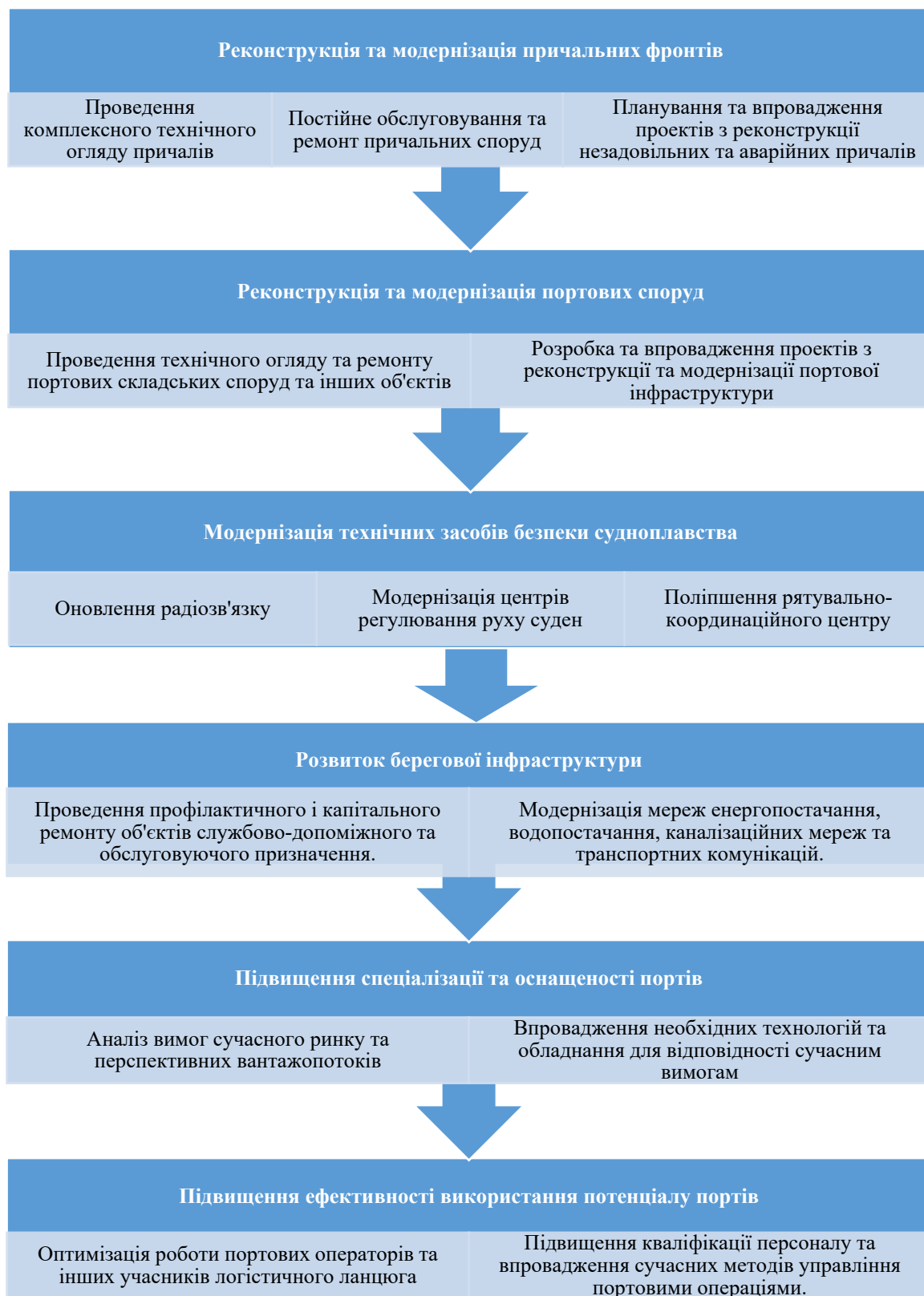
	• Низький рівень координації між видами транспорту та місцевою владою із забезпечення розвитку припортової інфраструктури. • Низька ефективність використання потенціалу існуючих перевантажувальних потужностей. • Обмеженість інструментів залучення приватних інвестицій. • Недостатньо розвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на акваторіях. • Недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах. • Повільне оновлення основних фондів та невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам. • Втрати вітчизняними портами транзитних вантажопотоків, їх переорієнтація на порти країн Балтики, Польщі, Румунії, Німеччини. • Недосконалість процедур митного оформлення та наявність високих корупційних ризиків. • Недостатній рівень впровадження електронних систем оформлення вантажів та недосконалі тарифна політика у сфері надання послуг. • Недостатній рівень якості послуг. • Відсутність повноцінно функціонуючих вільних економічних зон та індустріальних парків в морських портах. • Недостатній рівень кібербезпеки в морських портах. • Неможливість здійснення повномасштабної оптимізації діяльності державних підприємств морської галузі у зв'язку з високим рівнем витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури. • Низький рівень участі органів місцевої влади в процесі розвитку морських портів регіону. • Надмірне фіскальне навантаження на портові збори. • Відсутність сформованої політики щодо забезпечення соціальних гарантій та оптимізації персоналу галузі на тлі зростаючої інтенсифікації та автоматизації виробничих процесів.
<i>Шляхи вирішення проблемних питань на шляху до розвитку портової галузі</i>	• Розробка генерального плану розвитку морських портів з урахуванням планів розвитку акваторій морських портів. • Гармонізація планів розвитку припортової інфраструктури та пропускної спроможності портів з програмами розвитку транспортної інфраструктури загальнодержавного рівня. • Вироблення дієвих механізмів інвестування у розвиток припортових станцій, під'їзних залізничних шляхів та електрифікації магістральних шляхів в напрямку портів.

	• Перепрофілювання існуючих портових потужностей з перевалки вантажів на спеціалізовані перевантажувальні комплекси із залученням приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства. • Розробка техніко-економічних обґрунтувань проектів будівництва нових морських терміналів. • Прийняття законів, щодо компенсації інвестицій, внесених у стратегічні об'єкти портової інфраструктури та забезпечення державних гарантій щодо захисту прав інвесторів. • Вдосконалення законодавства, щодо дієвих механізмів, на умовах державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у об'єкти портової інфраструктури. • Створення умов на законодавчому рівні для розвитку морських портів із застосуванням моделі управління «порт-ленлорд». • Забезпечення ефективного державного регулювання в сфері надання у морських портах спеціалізованих послуг. • Впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у випадках забруднення з суден та створення національного сегменту системи обміну інформацією SafeSeaNet щодо руху суден та аварійних подій. • Модернізація та будівництво портових потужностей, оновлення вітчизняного спеціалізованого флоту та створення глибоководних морських терміналів. • Оновлення основних фондів за рахунок інвестиційних коштів, залучених від приватизації або концесії із застосуванням інноваційних підходів та рішень. • Впровадження смарт-інфраструктури та технологій, запровадження інституту авторизованого економічного оператора що сприятиме автоматизації процесів на морських терміналах та втілення сучасних інформаційних систем із високим рівнем захисту від кібер-загроз та практичне використання системи відкритих даних доступу до публічної інформації.
--	---

Джерело : побудовано автором на основі [Ліпінський, с. 167-168]

ДОДАТОК Б

Заходи з розвитку портових структур ключових портів України (Ізмїл, Чорноморськ, Південний, Одеса)



Джерело : розробка автора

ДОДАТОК В

**Аналіз ключових положень переходу структури управління
українськими портами до моделі «порт-лендлорд»**

Положення	Характеристика
Контроль за земельними ділянками	Контроль за земельними ділянками в українських морських портах зазвичай здійснюється різними суб'єктами. У деяких портах, таких як Чорноморськ, Одеса, Маріуполь, Рені, державний портовий оператор або його приватні орендарі володіють територіями портів. В інших портах, таких як Ольвія, Миколаїв, Південний, земельні ділянки можуть перебувати у приватній власності або під контролем приватного суб'єкта господарювання. Для наближення до моделі «порт-лендлорд» в земельному аспекті, Адміністрація морських портів України повинна укладати юридично-зобов'язуючі договори (наприклад, довірчої власності, спільної діяльності, про співпрацю з власниками портових територій), які б задовольняли всі сторони договору і не погіршували поточний статус-кво власників (орендарів) земельних ділянок.
Наявність державних стивідорів	Наявність державних стивідорів в українських морських портах є однією з особливостей переходу управління портами до моделі «порт-лендлорд» для підвищення конкурентоспроможності. Державні портові оператори продовжують функціонувати в усіх портах, крім Ольвії та Херсона, де вже запроваджено пілотні проекти концесії. Ці підприємства мають на балансі активи і право користування земельними ділянками, а функцію розпорядження їхніми активами виконує Міністерство інфраструктури України, а земельними ділянками – органи місцевої влади. Передача їхніх активів чи земельних ділянок в оренду або концесію здійснюється без участі адміністрації морського порту. Для наближення до моделі "порт-лендлорд" в цьому аспекті важливо підтримувати концесійні ініціативи Міністерства інфраструктури України і зосередити зусилля на досягненні нормативних змін, які б дозволили отримувати АМПУ частку концесійного платежу за виконання зобов'язань за концесійним договором.

Юридичний статус АМПУ	Юридичний статус АМПУ (Адміністрація морських портів України) є ключовим аспектом переходу управління морськими портами до моделі «порт-лендлорд» для забезпечення та підвищення конкурентоспроможності. На сьогоднішній день, АМПУ як державне підприємство не має повноважень самостійно передавати в оренду державне майно або свої земельні ділянки. Передача нерухомого майна в оренду здійснюється через Фонд державного майна України, при цьому АМПУ отримує лише частку орендної плати. Така ситуація суперечить класичному визначенню моделі "порт-лендлорд". Корпоратизація або перетворення АМПУ в акціонерне товариство з внесенням усіх активів, за винятком акваторій портів та морських каналів, до статутного капіталу може змінити цю ситуацію і надати АМПУ більшу автономію у відносинах з орендарями та власниками земельних ділянок.
Неврегульованість відносин з місцевою владою	Неврегульованість відносин з місцевою владою є важливим аспектом переходу управління українськими морськими портами до моделі «порт-лендлорд» для підвищення їх конкурентоспроможності. На відміну від портів Північно-Західної Європи, де держава є 100% власником портових операторів, в Україні ситуація складніша. Державні портові оператори, які керують морськими портами, є державними підприємствами, а їх управління і розвиток здійснюється Міністерством інфраструктури. Місцеві органи влади володіють або розпоряджаються вільними земельними ділянками у портах і їхніх припортових територіях. Таким чином, між центральною та місцевою владою може виникати конфлікт щодо управління цими активами. Місцеві органи влади можуть розглядати державний портовий оператор лише як одного з учасників господарювання в порту, а не як управляючого порту в цілому. Така неврегульованість у відносинах може ускладнювати розвиток портів, зокрема, відведення земель для нових перевантажувальних потужностей та їх з'єднання з магістральними шляхами сполучення. Недосконала система участі місцевих органів влади у процесах розвитку портів може заважати використанню кращих світових практик управління портами в Україні.

Джерело : створено автором за [50]

ДОДАТОК Г

**Переваги від переходу структури управління українськими
портами до моделі «порт-лендлорд»**

Аспект	Переваги моделі	Економічні переваги
<i>Ефективне управління ресурсами</i>	- Більш ефективне використання ресурсів порту - Підвищення конкурентоспроможності порту за рахунок оптимізації процесів	- Зменшення витрат на управління портом - Збільшення прибутковості завдяки оптимізації виробничих процесів
<i>Залучення інвестицій</i>	- Приведення в порт нових інвестицій та технологій - Підвищення рівня сервісу та конкурентоспроможності порту	- Збільшення обсягу інвестицій в інфраструктуру порту - Розвиток нових напрямків діяльності та підвищення доходів порту
<i>Підвищення ефективності управління</i>	- Застосування ефективних практик та досвіду приватних операторів - Підвищення рівня управління портом	- Зменшення адміністративних витрат - Збільшення продуктивності праці
<i>Зменшення витрат та підвищення прибутковості</i>	- Зменшення витрат та оптимізація витрат порту - Підвищення прибутковості портового комплексу	- Збільшення прибутку за рахунок ефективного використання ресурсів - Зменшення ризиків витрат та збитків
<i>Збільшення конкурентоспроможності порту</i>	- Створення умов для підвищення конкурентоспроможності порту на міжнародному ринку	- Збільшення частки порту на ринку - Залучення нових клієнтів та партнерів
<i>Покращення інфраструктури</i>	- Інвестиції в покращення інфраструктури порту - Покращення умов для обслуговування суден та вантажів	- Зростання привабливості порту для судновласників - Збільшення обсягів перевалки через покращену інфраструктуру

Джерело : розробка автора

ДОДАТОК Д

**Дослідження можливості реалізації комплексу завдань покращення
стану морської транспортної інфраструктури (ресурсний підхід)**

Напр- ямок покращення	ресурси	Фінансові ресурси	Технічні ресурси	Інноваційно- технологічні ресурси	Інтелектуальні ресурси	Кадрові ресурси	Міжнародно- інвестиційні ресурси
Створення інноваційної та технологічної бази портової діяльності		Потребує значних інвестицій	Вимагає модернізації обладнання	Потребує впровадження нових технологій	Вимагає високого рівня знань та експертизи	Необхідно підвищити кваліфікацію працівників	Потребує залучення міжнародних інвестицій
Поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування		Потребує фінансування для досліджень	Вимагає оновлення та розширення технічного парку	Потребує сучасних технологій та інновацій	Вимагає співпраці з науковими установами	Потребує спеціалізованого персоналу	Можливе залучення міжнародних грантів
Створення спеціальної інфраструктури морекористування		Вимагає значних капіталовкладень	Потребує будівництва нових об'єктів	Потребує інноваційних рішень в логістиці та навігації	Вимагає спеціалізованих знань та компетенцій	Потребує навчання та підготовки кадрів	Потребує міжнародного співробітництва та інвестицій
Створення кадрового потенціалу морської інфраструктури		Необхідне фінансування освітніх програм	Потребує навчальних та тренувальних центрів	Вимагає впровадження новітніх методик навчання	Потребує кваліфікованих тренерів та викладачів	Вимагає розробки програм підвищення кваліфікації	Можливе залучення міжнародних освітніх програм
Піднесення туристично-рекреаційного комплексу		Потребує інвестицій у розвиток інфраструктури	Вимагає оновлення існуючих та створення нових об'єктів	Потребує інноваційних рішень у сфері туризму	Вимагає спеціалізованих знань у сфері туризму	Потребує підготовки фахівців у сфері туризму	Можливе залучення міжнародних туристичних агентств
Забезпечення екологічної безпеки		Потребує фінансування екологічних програм	Вимагає обладнання для моніторингу та очищення	Потребує екологічних інновацій та технологій	Вимагає екологічних знань та експертизи	Потребує підготовки екологічних інспекторів	Можливе залучення міжнародних екологічних організацій
Збереження морської культурно-природної спадщини		Потребує фінансування реставраційних робіт	Вимагає технічного обладнання для збереження об'єктів	Потребує інноваційних методів збереження	Вимагає знань у сфері культурної спадщини	Потребує фахівців у сфері реставрації	Можливе залучення міжнародних культурних організацій

Джерело : створено автором

ДОДАТОК Е

Пропозиції щодо поліпшення використання Морської доктрини України

Сфера покращення	Конкретні заходи	Очікуваний результат
<i>Нормативно-правова база</i>	- Розробка та ухвалення підзаконних актів, що деталізують аспекти Морської доктрини. - Внесення змін до існуючих законів для узгодження з міжнародними стандартами.	- Забезпечення чіткого правового регулювання морської діяльності. - Узгодженість дій між державними органами та приватним сектором.
<i>Модернізація інфраструктури</i>	- Інвестиції в оновлення портових споруд та обладнання. - Впровадження сучасних технологій для обробки вантажів. - Створення спеціальних економічних зон для залучення інвестицій у морську інфраструктуру.	- Підвищення ефективності та конкурентоспроможності українських портів. - Збільшення вантажообігу. - Залучення міжнародних інвесторів.
<i>Підготовка кадрів</i>	- Розробка сучасних навчальних програм у співпраці з міжнародними освітніми закладами. - Підвищення кваліфікації працівників морської галузі через тренінги та семінари. - Створення морських навчальних центрів.	- Підвищення професійного рівня кадрів. - Забезпечення відповідності міжнародним стандартам.
<i>Екологічна політика</i>	- Впровадження жорсткіших екологічних стандартів та контроль за їх дотриманням. - Стимулювання використання екологічно чистих технологій та суден. - Організація моніторингових програм для контролю за станом морського середовища.	- Зменшення негативного впливу на морське середовище. - Підвищення екологічної безпеки.

<i>Інтеграція з міжнародними системами</i>	- Активна участь у міжнародних морських програмах та ініціативах. - Обмін досвідом з іншими країнами. - Вдосконалення національних стандартів відповідно до міжнародних вимог.	- Підвищення рівня міжнародної співпраці. - Впровадження найкращих міжнародних практик в Україні.
<i>Фінансові механізми</i>	- Розробка державних програм підтримки морської галузі. - Залучення іноземних інвестицій. - Створення умов для розвитку приватно-державного партнерства.	- Збільшення фінансових ресурсів для розвитку морської інфраструктури. - Підвищення інвестиційної привабливості морської галузі.
<i>Технічне оснащення та інновації</i>	- Модернізація навігаційного обладнання. - Впровадження автоматизованих систем управління портами. - Розробка та впровадження інноваційних рішень для покращення логістичних процесів.	- Підвищення точності та безпеки навігації. - Оптимізація логістичних процесів. - Підвищення ефективності управління портами.

Джерело : створено автором на основі [67]