

УДК 338.47

Степаненко В. О.,  
магістр

Донецький національний університет економіки і торгівлі  
імені Михайла Туган-Барановського,  
м. Кривий Ріг, Україна,  
e-mail: stepanenko@donnuet.edu.ua

**ПРОБЛЕМИ ІНТЕГРАЦІЇ МОРСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ\***

UDC 338.47

Stepanenko V. O.,  
Master Student

Donetsk National University of Economics and Trade  
named after Mikhail Tugan-Baranovsky,  
Kryvyi Rih, Ukraine,  
e-mail: stepanenko@donnuet.edu.ua

**INTEGRATION PROBLEMS OF UKRAINE'S MARITIME INFRASTRUCTURE  
INTO THE EUROPEAN UNION**

***Мета.** Метою статті є виявлення основних проблем інтеграції морської інфраструктури до ЄС та виявлення нових конструктивних умов розвитку морської інфраструктури під впливом євроінтеграції.*

***Методи.** Основні наукові результати дослідження одержано з використанням комплексу загальнонаукових і спеціальних методів, а саме: наукової дедуції та індукції (для формулювання проблем функціонування й розвитку портової галузі), абстрактно-логічного (для визначення нових конструктивних умов розвитку морської інфраструктури).*

***Результати.** Статтю присвячено дослідженню проблем інтеграційних процесів входження морської інфраструктури України до Європейського Союзу. Проаналізовано основні проблеми розвитку портової галузі. Виявлено причини занепаду морської інфраструктури України. Сформульовано та охарактеризовано основні проблеми розвитку та інтеграції морської інфраструктури до ЄС. Окреслено евентуальні шляхи підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України.*

***Ключові слова:** морська інфраструктура, інтеграція, морські порти, приватні інвестиції, Європейський Союз, експорт, транзитний потенціал.*

**Постановка проблеми.** Розвиток морської інфраструктури та євроінтеграція є ключовими й постійними пріоритетами України. Подальший розвиток і розширення взаємозв'язків між Україною та ЄС, які реалізуються на домінантах політичної асоціації та економічної інтеграції, надаватиме підтримку для запровадження високих європейських стандартів у сфері морської інфраструктури.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання інтеграційних процесів транспортної системи до ЄС розглянуто в працях багатьох відомих науковців та практиків. Особливості інтеграції України в світовий європейський простір досліджували у своїх наукових працях такі вітчизняні вчені, як І. П. Мандрик, Л. О. Маковецька [1], Д. К. Прейгер [2], Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко [3]. Проте проблеми інтеграції морської інфраструктури України до ЄС потребують подальших досліджень.

У літературних джерелах доволі частково розглянуто питання інтеграційних процесів морської інфраструктури України, що надає можливість вирізнити нерозглянуті раніше проблеми, напрями розвитку транзитного потенціалу України.

**Мета статті** — виявлення основних проблем інтеграції морської інфраструктури до ЄС та виявлення нових конструктивних умов розвитку морської інфраструктури під впливом євроінтеграції.

---

\* Публікація містить результати досліджень, проведених при грантовій підтримці Державного фонду фундаментальних досліджень за конкурсним проектом 20538.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Важливість морської інфраструктури для економіки будь-якої країни важко переоцінити. Крім задоволення внутрішніх проблем, морська галузь є активним учасником процесу обслуговування вантажопотоків транзиту, трансшипменту, міжнародних транспортних коридорів. Посилення процесів глобалізації та екологізації національної економіки особливо позначилися на вимогах розвитку і результативного функціонування морської інфраструктури. Ефективність роботи морської інфраструктури є предметом зацікавленості для багатьох країн та міжнародних організацій.

Підґрунтям морської інфраструктури України є Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) судноплавство. На території України розташовано 18 портів, до них відносяться 175 перевантажувальних комплексів та вісім судноремонтних підприємств [4].

Питання розвитку морської інфраструктури пов'язані, перш за все, із серйозним внутрішнім та матеріальним зносом судів і портового обладнання. Морська інфраструктура не розрахована на сучасні технології портових робіт, що значно погіршує продуктивність портів (до 50 % від продуктивності портів європейських держав).

Річковий транспорт України представлений міжгалузевим урядовим об'єднанням «Укррічфлот», в якому здійснилась реструктуризація і воно перетворилось в акціонерну судноплавну компанію, яка складається з Головного підприємства та об'єднує 290 структурних одиниць. Річковим транспортом транспортуються вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним та Середземним морями із заходу у річкові порти Німеччини, Угорщини, Австрії, Румунії, а також морські порти Туреччини, Франції, Італії, Греції та Ізраїлю [5].

Україна бере активну участь у діяльності європейських організацій, що визначають напрямки розвитку міжнародного економічного співробітництва та механізми взаємодії між країнами, у т. ч. у сфері морського транспорту: Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), що працює у складі Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСД), а також комітетів Європейської економічної комісії ООН (Комітету з транспорту та Підкомітету з внутрішнього транспорту з інтермодальних перевезень та логістики, а також Комітету з торгівлі у складі Центру з питань спрощення і модернізації процедур торгівлі і електронного бізнесу (СЕФАСТ); Євразійської транспортної конференції (МСАТ) тощо.

У стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року зазначено такі проблеми функціонування та розвитку портової галузі (рис. 1):

- 1) зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку зі значним зносом основних засобів (більш як 70 відсотків);
- 2) повільне оновлення основних фондів морських портів, невідповідність їх технічного рівня вимогам щодо надання послуг зі здійснення операцій з вантажами;
- 3) зниження попиту на продукцію вітчизняного виробництва (сталь, залізорудний концентрат) на світовому ринку;
- 4) зниження рівня завантаженості морських портів у зв'язку зі зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків, неузгодженість дій щодо нарощування перевантажувальних потужностей і, як наслідок, недобросовісна конкуренція між вітчизняними морськими портами;
- 5) недосконалість законодавства з питань митного оформлення, перетинання державного кордону, що суттєво ускладнює здійснення прикордонних операцій, збільшуючи їх тривалість та вартість;
- 6) збільшення кількості спеціальних економічних зон у морських портах країн Чорноморського басейну;
- 7) зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою морських портів (зокрема, недостатньою глибиною та довжиною причалів), низькою якістю виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, довгостроковістю здійснення процедури оформлення транзитних документів;
- 8) зменшення обсягів експортних вантажопотоків через морські порти у зв'язку з перевезенням вантажів іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним);



**Рисунок 1** — Проблеми розвитку портової галузі за напрямками походження (складено автором на основі [6])

9) обмеження на перевалку вугілля, залізорудного концентрату та хімічних вантажів морськими портами, розміщеними в межах міста, згідно з міжнародними екологічними стандартами;

10) відсутність чіткої спеціалізації морських портів за видами вантажів, що призводить до їх неефективної перевалки;

11) низький рівень міжгалузевої координації діяльності із забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного потоку, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту;

12) низький рівень інформатизації транспортних процесів та інформаційної взаємодії з галузями національної економіки;

13) неможливість здійснення повномасштабної оптимізації діяльності морських портів у зв'язку з високим рівнем витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури;

14) низький рівень технічної безпеки в морських портах [6].

Перспективним напрямом співпраці України і ЄС є залучення додаткового вантажообігу транзитних потоків через територію України та диференціювання мережі МТК за рахунок створення нових напрямів (Європа — Кавказ — Азія з розгалуженням авто-

магістралі Будапешт — Білгород-Дністровський — Одеса з виходом на мостовий перехід через Керченську протоку на Південь Росії та на Кавказ), ТРАСЕКА, Чорне море — Балтійське море із залученням додаткових вантажопотоків з Туреччини та Скандинавських країн, використання водних напрямів річки Дніпро та виходу через Волго-Донський напрям до Каспійського моря й участь у здійсненні міжнародного транспортного коридору «Північ-Південь» [7].

Також є перспективи кооперації України з країнами ЄС у розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей. ЄС ухвалив програму Trans-European Transport Network Policy (TEN-T), цілеспрямовану на створення самостійної мультимодальної мережі, яка інтегруватиме наземний, морський, повітряний транспорт.

У розвитку міжнародних вантажних перевезень за маршрутом Балтійське — Чорне море згодні взяти участь репрезентанти Молдови, Грузії, Азербайджану, Литви, Сирії та інших держав. Туреччина й Сирія вже зацікавлені в контейнерних та контрейлерних перевезеннях транзитом через територію України.

Євроінтеграційне реформування ринку послуг водного транспорту потребує збільшення конкурентоспроможного вітчизняного вантажо- та пасажироперевезення в басейнах Чорного й Азовського морів, Дунаю, Дніпра, підвищення пропускної здатності морських та річкових портів (найбільш доцільним вважатиметься розбудова нового контейнерного терміналу Одеського морського торговельного порту на Карантинному молу, а також Іллічівського МТП та порту «Південний»).

У зв'язку із активізацією інтеграційних процесів в країні утворюють нові конструктивні умови розвитку морської інфраструктури, що не враховані у прийнятій стратегії, а саме:

1. Залучення нових вантажопотоків та пасажиропотоків, враховуючи чинну ситуацію та становище на ринку, основою для перспективного поліпшення морської інфраструктури є особисті вантажо- та пасажиропотоки, а можливостями розвитку — транзитні вантажопотоки Казахстану, Білорусії, Росії, транспортного коридору ТРАСЕКА.

2. Співробітництво з міжнародними організаціями з питань інтерактивності відносно залучення вантажопотоків.

3. Залучення інвестицій для удосконалення та розвитку об'єктів морської інфраструктури на основі низки угод концесії, договорів про спільну діяльність, інших інвестиційних договорів.

4. Реалізація конкурентної тарифної політики.

5. Створення кластерів і утворення спеціальних зон у морських торговельних портах.

6. Зменшення часу і полегшення процесу обробки вантажів завдяки запровадження сучасних інформаційних технологій.

Саме тому виникає необхідність виокремлення нових проблем функціонування, розвитку та інтеграції морської інфраструктури до ЄС (рис. 2):

1) незначні темпи модернізації флоту та інфраструктури, що викликало старіння основних засобів виробництва;

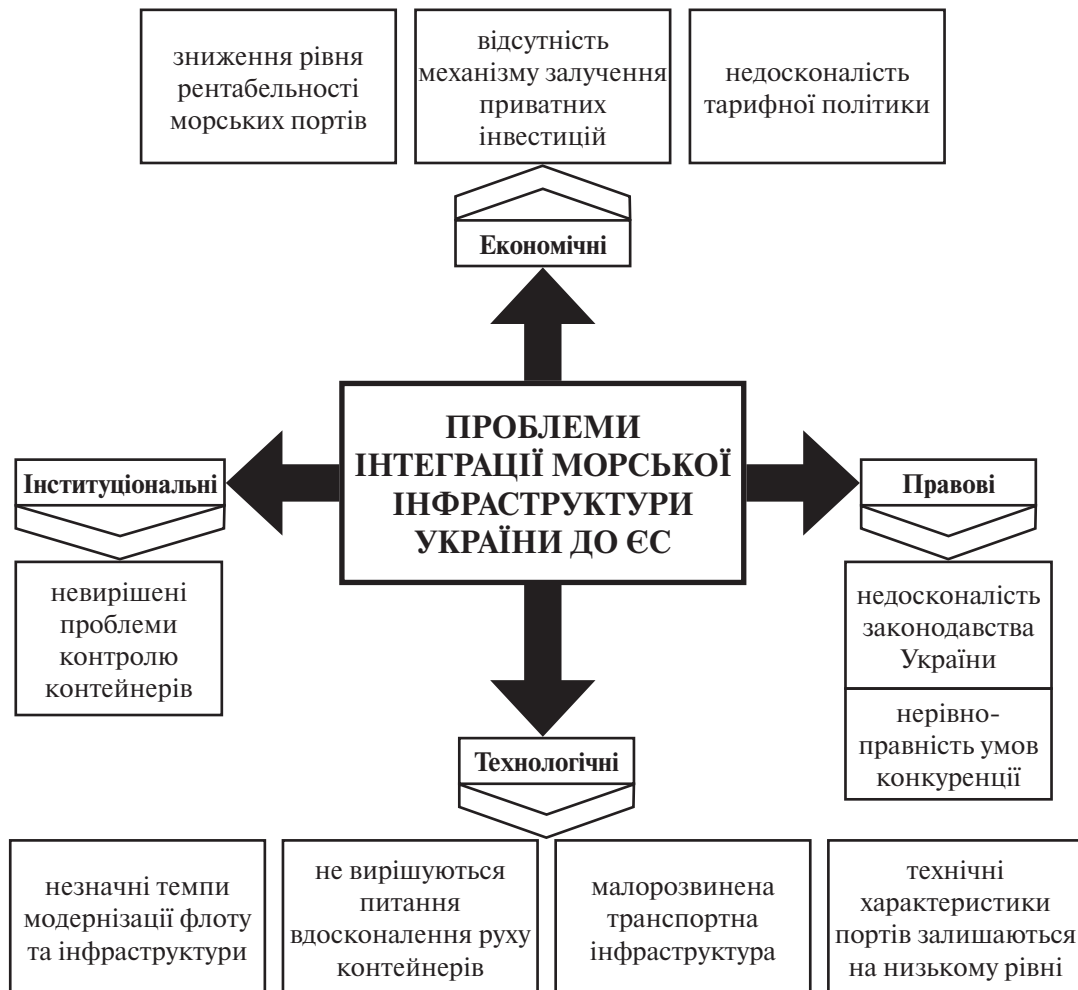
2) недосконалість законодавства України (порівняно із законодавством країн ЄС) у сфері митного, податкового, інвестиційного регулювання;

3) нерівноправність умов конкуренції українських та іноземних (наприклад з країн ЄС) перевізників, що зумовлено відсутністю необхідності в отриманні віз для в'їзду на територію України, у тому числі під час реалізації транзитних перевезень із/у треті країни (згода не потрібна);

4) зниження рівня рентабельності морських портів у зв'язку зі значною амортизацією основних засобів;

5) відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів та захисту прав інвесторів;

б) не вирішуються питання вдосконалення й пришвидшення руху контейнерів через морські торговельні порти, проблеми облаштування митних постів сучасною контрольно-діагностичною апаратурою;



**Рисунок 2** — Проблеми функціонування, розвитку та інтеграції морської інфраструктури до ЄС (складено автором на основі [8])

7) недосконалість тарифної політики, яка не враховує зміни у тарифній політиці конкуруючих держав, наявність ендемічних зборів, високий рівень зборів при транзиті вантажів;

8) не врегульовані проблеми контролю контейнерів відповідно до встановлених міжнародних норм;

9) малорозвинена транспортна інфраструктура в морських портах та на під'їзних шляхах;

10) технічні характеристики портів (глибина підхідних каналів та акваторій, технічний стан причалів, навантажувально-розвантажувальних механізмів, систем автоматизації та комп'ютеризації) залишаються на низькому рівні [8].

Розвиток морської інфраструктури, як одного з головних факторів пришвидшеного розвитку економіки та інтеграції України у світову економічну систему, припускає наявність сучасного морського торговельного флоту України, конкурентоспроможного на світовому фрахтовому ринку, спроможного забезпечити потреби держави, фрахтову суверенність національної зовнішньої торгівлі.

Евентуальний шлях підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України та експорт транспортних послуг передбачає:

1) створення конкурентоспроможного рівня та механізму оподаткування судноплавної діяльності;

2) розробку та впровадження, сукупно зі звичним способом державного регулювання, комплексу новітніх заходів сприяння національному судноплавству, які не заперечуватимуть загальнорозповсюдженим міжнародним нормам;

3) підвищення ефективності функціонування портів та розвиток інвестиційно-інноваційної діяльності;

4) впровадження митних преференцій для судноплавних компаній, суднобудівних та судноремонтних підприємств, українських моряків [9].

**Висновки.** Таким чином, узагальнюючи результати аналізу проблем та перспектив активізації інтеграційних процесів України в контексті розвитку морської інфраструктури, необхідно розуміти, що інтеграція України до Європейського Союзу є шляхом поліпшення і вдосконалення об'єктів морської інфраструктури, залучення іноземних інвестицій та сучасних технологій, підвищення рівня конкурентоспроможності національного товаровиробника, вільний рух в межах інтеграційного об'єднання транзитних вантажопотоків, кваліфікованої робочої сили, факторів виробництва, товарів, послуг, а ще це все припускає вихід на єдиний спільний європейський ринок. Співпраця з ЄС стане підґрунтям для апроксимації України до європейських стандартів, покращення рівня життя та добробуту держави.

### Список літератури/References

1. Мандрик, І. П. Перспективні напрями розвитку транспортної системи України в контексті процесів європейської інтеграції [Електронний ресурс] / І. П. Мандрик, Л. О. Маковецька. — Режим доступу : [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod\\_vidnos/2009\\_4/R2/Mandryk.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod_vidnos/2009_4/R2/Mandryk.pdf).

Mandryk, I. P., Makovets'ka, L. O. (2009). *Perspektyvni napryamy rozvytku transportnoyi systemy Ukrayiny v konteksti protsesiv yevropeys'koyi intehratsiyi* [Perspective directions of development the transport system of Ukraine in the context processes European integration]. Available at : [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod\\_vidnos/2009\\_4/R2/Mandryk.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod_vidnos/2009_4/R2/Mandryk.pdf).

2. Прейгер, Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. — К. : НІСД, 2011. — 36 с.

Preyher, D. K. (2011). *Realizatsiya potentsialu transportnoyi infrastruktury Ukrayiny v stratehiyi postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku* [Realization of the potential of Ukraine's transport infrastructure in the strategy of post-crisis economic development]. Kyiv, NISD Publ., p. 36.

3. Сирийчик, Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко ; за редакцією Марчіна Свенціцькі. — К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. — 102 с.

Syruychyk, T., Furhalski, A., Klimkevych, Ch., Kamola, M., Dyachenko, T., Puhachov, M., Filipenko, O. (2010). *Transportna polityka Ukrayiny ta yiyi nablyzhennya do norm Yevropeys'koho Soyuzu* [Transport policy of Ukraine and its approximation to the norms of the European Union]. Kyiv, Analychno-doradchyy tsentr Blakytnoyi strichky Publ., p. 102.

4. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://uspa.gov.ua>.

Ukrainian sea ports authority Official Site. Available at : <http://uspa.gov.ua>.

5. Офіційний сайт УКРРІЧФЛОТ [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://ukrrichflot.ua/ua>.

UKRRICHFLOT Official Site. Available at : <http://ukrrichflot.ua/ua>.

6. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р.» № 548-р від 11.07.2013 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

The Verkhovna Rada of Ukraine (2013). Order of the Cabinet Ministers on Ukraine «On the Strategy of development of Ukrainian seaports for the period till 2038». Available at : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

7. Офіційний сайт Міжнародного транспортного форуму [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.internationaltransportforum.org>.

International transport forum Official Site. Available at : <http://www.international-transportforum.org/>

8. Прейгер, Д. К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова ; за заг. ред. Я. А. Жаліла. — К. : НІСД, 2012. — 112 с.

Preyher, D. K., Sobkevych, O. V., Yemel'yanova, O. Yu. (2012). *Stratehichni napryamy rozvytku transportnoyi haluzi Ukrayiny u pislyakryzovuyu period* [Strategic directions of development the transport industry of Ukraine in the post-crisis period]. Kyiv, NISD Publ., p. 112.

9. Прейгер, Д. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією [Електронний ресурс] / Д. Прейгер, Я. Жаліло, О. Собкевич, О. Ємельянова // Економіка України. — 2012. — № 4. — С. 47–59. — Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk\\_2012\\_4\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2012_4_7).

Preyher, D. (2012). *Realizatsiya tranzytного potentsialu Ukrayiny yak faktor zmitsnennya ekonomichnykh zvyazkiv mizh Yevropoyu ta Aziyeyu* [Realization of transit potential of Ukraine as a factor of strengthening of economic ties between Europe and Asia]. *Ekonomika Ukrainy* [Ukraine economy], no. 4, pp. 47–59. Available at : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk\\_2012\\_4\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2012_4_7).

**Цель.** Целью статьи является выявление основных проблем интеграции морской инфраструктуры в ЕС и выявление новых конструктивных условий развития морской инфраструктуры под влиянием евроинтеграции.

**Методы.** Основные научные результаты исследования получены с использованием комплекса общенаучных и специальных методов, а именно: научной дедукции и индукции (для формулировки проблем функционирования и развития портовой отрасли), абстрактно-логического (для определения новых конструктивных условий развития морской инфраструктуры).

**Результаты.** Статья посвящена исследованию проблем интеграционных процессов вхождения морской инфраструктуры Украины в Европейский Союз. Проанализированы основные проблемы развития портовой отрасли. Выявлены причины упадка морской инфраструктуры Украины. Сформулированы и охарактеризованы основные проблемы развития и интеграции морской инфраструктуры в ЕС. Определены эвентуальные пути повышения эффективности использования транзитного потенциала Украины.

**Ключевые слова:** морская инфраструктура, интеграция, морские порты, частные инвестиции, Европейский Союз, экспорт, транзитный потенциал.

**Objective.** The objective of the article is to identify the main integration problems of maritime infrastructure into the EU and the identification new constructive conditions for the development of maritime infrastructure under the influence of European integration.

**Methods.** The main scientific research results obtained using the complex of general scientific and special methods: scientific deduction and induction (to formulate the problems of the functioning and development of the port industry), abstract logical (to define new design conditions for the development maritime infrastructure).

**Results.** The article deals with the occurrence of marine infrastructure integration issues of Ukraine into the European Union. The main problems of development the port industry have been analyzed. It has revealed reasons for the decline of maritime infrastructure in Ukraine. It has formulated and characterized the main problems of development and integration maritime infrastructure into the EU. The article outlines the eventual ways of increasing efficiency using the transit potential in Ukraine.

**Keywords:** maritime infrastructure, integration, marine ports, private investment, European Union, export, transit potential.

*Надійшла до редакції 02.10.2017*