

**Степаненко В.О.**

аспірант,

Донецький національний університет імені Василя Стуса

**Штик Ю.В.**

кандидат економічних наук, доцент,

Національний авіаційний університет

**Stepanenko Vladyslav**

Vasyl' Stus Donetsk National University

**Shtyk Yuliia**

National Aviation University

## НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

*У статті узагальнено основні напрями підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України з огляду на євроінтеграцію. Зазначено, що для ефективного здійснення зовнішньоекономічної діяльності у сфері морської транспортної інфраструктури в першу чергу привести у відповідність інституціональне-правове забезпечення до вимог міжнародних стандартів. Наступним кроком для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури є впровадження модулі управління «порт-лендлорд», формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури, реалізація логістичної технології «сухі порти», а також ідентифікація та використання екосистемних послуг моря. Також невід'ємною частиною підвищення конкурентоспроможності МТІ є покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності.*

**Ключові слова:** порт, морський порт, вантажопотоки, контейнер, зовнішньоекономічна діяльність, модель, модель управління, система управління, екосистемні послуги.

**Постановка проблеми.** Україна як суверенна європейська країна набуває особливого значення як морська держава, на підставі просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі у всесвітній та регіональній системах міжнародних взаємозв'язків. Україна досягла цього статусу, завдяки вагомому внеску у розвиток мореплавства та дослідження Світового океану, а ще, внаслідок сприятливого географічного розташування, а саме, протяжності морського узбережжя та великій площі свого водного простору. Для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури в Україні, потрібно визначити та обґрунтувати стратегічні напрями з модернізації та реструктуризації морської транспортної інфраструктури, за допомогою інвестиційної та податкової підтримки, вдосконалення державного регулювання морської діяльності та морської транспортної інфраструктури України через запровадження перспективних здобут-

ків науково-технічного прогресу, технологічних та організаційних інновацій, сприяння сталості зовнішньоекономічних інтересів суб'єктів морської галузі України на світовій арені.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження окремих аспектів підвищення конкурентоспроможності як морських портів, так і морської галузі загалом присвячено праці вітчизняних та зарубіжних науковців. Так, О. Ніколюк та А. Вітюк запропонували структурну декомпозицію механізму управління інноваційним розвитком морських портів [1]. Розвиток морських торговельних портів як чинника забезпечення національних інтересів України представлені у роботі О. Собкевич, К. Михайличенко, А. Шевченко, В. Русан та Є. Белашов [2]. У своїй праці О. Меркт обґрунтував методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі [3] тощо. Проте, попри велику кількість досліджень, виникає необхідність подальшого опрацювання

наукового питання щодо напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є визначення напрямів підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України.

**Виклад основного матеріалу.** З урахуванням всеосяжної тенденції розвитку у сфері морських транспортних перевезень та євроінтеграційної спрямованості України сформульовано логічно-структуровану послідовність дій з генерування підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури (МТІ) України.

*1. Удосконалення інституційно-правового забезпечення функціонування морською транспортною інфраструктурою.*

Розробка та упорядкування нормативно-правової бази у морській транспортній інфраструктурі України, стане підґрунтям для чіткого регулювання повноважень органів державної влади з врегулювання та розвитку морських портів та портової інфраструктури, вдосконалення організаційної структури уряду для забезпечення державної підтримки підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Метою впровадження інституційно-правового стратегічного напрямку є формування ефективної інституційно-правової бази для розвитку морської транспортної інфраструктури України, яка відповідає європейським та сучасним світовим стандартам для забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

Інституціонально-правове забезпечення функціонування морської транспортної інфраструктури повинно передбачати:

- лобіювання інтересів морської транспортної інфраструктури України на міжнародному ринку транспортних послуг;

- встановлення сприятливих режимів діяльності для вантажовласників та судновласників з метою стимулювання збільшення товарних потоків;

- захист суб'єктів МТІ від недобросовісної конкуренції;

- координування інтересів як адміністрацій морських портів, так і місцевих органів влади та налагодження взаємовигідної співпраці між ними.

*2. Оптимізація розвитку морської транспортної інфраструктури України.*

*2.1. Консолідація контролю за користуванням портовими територіями та наближення до моделі управління «порт-лендлорд».*

Головним етапом оптимізації управління морською транспортною інфраструктурою України

на мікрорівні є перехід до моделі управління морськими портами – «порт-лендлорд».

Перехід до моделі управління «порт-лендлорд» надасть можливість як державі, так і морській транспортній інфраструктурі:

- 1) здійснювати планування морської транспортної інфраструктури та надавати послуги (обробки вантажу, обслуговування судів тощо), що дозволить Україні уникнути диспропорції між попитом та пропозицією, а також приймати стратегічні рішення, які враховували б інтереси як державного, так і приватного секторів;

- 2) врегульовувати права власності над портовими територіями, що надасть змогу розробляти політику використання земель, послідовне планування та комплексний розвиток як морських портів, так і морської транспортної інфраструктури загалом;

- 3) більш ефективно з'єднувати морські порти з територіями, які вони обслуговують, з використанням автомобільного та залізничного сполучення, а також внутрішніх водних шляхів;

- 4) більш ефективно залучати приватні інвестиції внаслідок кращого управління конкурентними, правовими, земельними, екологічними, соціальними та іншими ризиками, які зобов'язана насамперед брати на себе держава.

*2.2. Формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури (кластери).*

Наступним стратегічним напрямом підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС є створення кластерів, які являють собою центри розвитку морської транспортної інфраструктури та використання екосистемних послуг в Україні.

Оскільки ключовими центрами розвитку морської транспортної інфраструктури України є морські торговельні порти, то головна перевага класифікації морських портів полягає в тому, що це дозволить морським портам підвищити свою роль та розширити сферу впливу у логістичній та транспортній інфраструктурі. Створення центрів розвитку морської транспортної інфраструктури – це один із напрямків сталого розвитку, який забезпечить адекватне використання ресурсів, зменшить перевантаження, а також підвищить здатність морських торговельних портів вирішувати проблеми, зокрема шляхом оптимізації наявного інфраструктурного потенціалу.

Об'єднання морських торговельних портів у центри розвитку морської транспортної інфраструктури з метою розвитку є доцільним в Укра-

іні, з огляду на географічне розташування та історичний взаємозв'язок морських портів.

Політика України у сфері кластеризації знаходиться на стадії формування та юридичної консолідації, не забезпечує конкретних результатів створення та діяльності кластерів у будь-якій галузі. Закордонний досвід та значна кількість національних морських торговельних портів, а також географічна близькість та використання екосистемних послуг мають стати підґрунтям створення проекту промислових кластерів на базі морських портів України, використовуючи державну інтервенційну політику, тобто уряд України бере на себе відповідальність за подальший розвиток центрів розвитку морської транспортної інфраструктури шляхом надання трансфертів, субсидій та інших активних інструментів регулювання.

В Україні механізм формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури, може бути репрезентований як послідовна реалізація етапів: призначення регіональної морської адміністрації; прийняття Закону України «Про кластери» та всебічний і узгоджений розвиток морських портів та їх інфраструктури.

Найефективнішим способом формування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури є комплексний підхід, який координує місцевий, регіональний, національний та міжнародний рівні підтримки створення центрів розвитку морської транспортної інфраструктури України, активне використання форм державно-приватного партнерства (наприклад концесія) відносно акваторії та морських портів, залучення інновацій для розвитку економіки морських регіонів.

Взаємовигідне співробітництво між підприємствами, науково-дослідними організаціями, навчальними закладами та місцевими органами влади є підґрунтям ефективного функціонування центрів розвитку морської транспортної інфраструктури, що сприятиме мультиплікативному ефекту на шляху реалізації національних інтересів України. Ефективне групування морських портів та суміжних підприємств потребує вдосконалення нормативно-правової бази, розробки та прийняття відповідних документів та програм, залучення відповідних наукових, освітніх та адміністративних структур щодо розробки рекомендацій, формування належного кадрового, організаційного та інформаційного забезпечення.

Групування на центри розвитку морської транспортної інфраструктури України, не тільки підвищить рівень конкурентоспроможності даної галузі, але й сприятиме створенню більш про-

зорого механізму співробітництва для всіх його головних суб'єктів, тобто морських торговельних портів. Зважаючи на це, впровадження кластерної політики у морській транспортній інфраструктурі з урахуванням платежів за екосистемні послуги надасть такі переваги:

1) удосконалення державного механізму прийняття рішень центральним органом виконавчої влади у сфері морської транспортної інфраструктури та підвищення ефективності цього процесу;

2) формування прозорих умов, придатних для залучення інвесторів та роботи приватного сектору у морській транспортній інфраструктурі;

3) забезпечення можливості впорядкувати пасажирські потоки та оптимізація руху вантажних перевезень «від дверей до дверей»;

4) покращення взаємодії морської транспортної інфраструктури з іншими видами транспорту, формування інтермодальних та мультимодальних міжнародних транспортних перевезень;

5) посилення спеціалізації, поліпшення якості послуг, зменшення витрат на обслуговування об'єктів морської транспортної інфраструктури;

6) забезпечення потреб економіки України у вантажних перевезеннях, через зменшення частки транспортних витрат у ціноутворенні товару.

### 2.3. Реалізація логістичної технології «сухі порти».

Логістична технологія «сухий порт» є привабливою для власників консолідованих товарів, які транспортуються у контейнері, оскільки неможливо розформувати контейнер у порту, адже потрібно дочекатися завершення митного оформлення усіма одержувачами. «Сухий порт» знаходиться біля транспортного центру, що є суттєвою перевагою для подальшого транспортування вантажу. На території «сухого порту» мають знаходитися комерційні склади, де, якщо треба, оброблений товар можна розфасувати, розформувати та відсортувати для подальшого перевезення до замовника. Також важливим для власників вантажу є те, що плата за зберігання вантажу у «сухому порту» є меншою, ніж у морському порту.

Проте логістична технологія «сухий порт» має низку недоліків таких, як: власник складу для зберігання імпортованих товарів повинен оформити як страхування, так і депозит та надати усі гарантії сплати мита; замовник, отримавши товар не в порту, а з терміналу, зобов'язаний буде оплатити вартість перевезення; невисока інформаційна безпека процесу оформлення вантажної документації на стадіях передачі прав насамперед між агентами судноплавних ліній та експедиторами; переорієн-

тування прикордонних митних постів для здійснення тільки транзитних функцій та перенесення розмитнення у «сухі порти».

Реалізація логістичного проекту «сухий порт» потребує досить великих інвестицій, тому до його реалізації повинні залучатися як державні, так і приватні структури, особливо ті, хто отримує максимальний економічний ефект від проекту – транспортні компанії, експедиторські та логістичні підприємства, а також великі вантажовласники [6, с. 402–403].

*3. Покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності.*

Системи інформаційної логістики, впроваджені у морській транспортній інфраструктурі України, покликані інтегрувати усіх учасників транспортних та вантажо-розвантажувальних процесів у єдиний інформаційний простір із надання та доступу до інформації, яка використовується в технологічних процесах перевезення вантажу. Завданнями розвитку інформаційної логістики є інтеграція в транспортно-логістичну мережу Європейського Союзу, підвищення ефективності функціонування морського транспорту, експедиторської та логістичної діяльності для забезпечення зовнішньоекономічної діяльності.

З метою покращення конкурентних позицій України на світовому ринку морських перевезень варто якомога швидше впровадити зміни у функціонування морських портів для їх подальшого розвитку, особливо щодо використання сучасних логістичних та інформаційних технологій.

*3.1. Спрощення торгівлі, за допомогою європейської митної інформаційної системи NCTS.*

На території Європейського Союзу усі транзитні операції за умовами Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП (міжнародні дорожні перевезення)) [7], здійснюються з використанням Європейської митної інформаційної системи NCTS (Нова митна транзитна система) [8]. Дана система має суттєві переваги: скорочення часу обробки книжки МДП («документ митного транзиту, що дає право перевозити вантажі через кордони держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів або контейнерах зі спрощенням митних процедур» [9]) під час відкриття операції МДП у митниці виїзду та прикордонному відомстві в'їзду до ЄС; пришвидшення завершення операції МДП в ЄС, оскільки дані передаються між митницями електронними засобами; забезпечення контролю та безпеки перевезень.

Оскільки у 1994 році Україна ратифікувала Міжнародну конвенцію «Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року» [7] та у 2020 році прийняла закон «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [10], який передбачає впровадження європейської практики прозорих та надійних процедур, які будуть корисними для всіх українських учасників ланцюга постачання та фінансового сектору, а оновлена митна служба зможе запровадити більш надійні процеси контролю транзитних вантажів через територію України. Цей Закон розроблений відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та є предметом зобов'язань України за програмою макрофінансової допомоги ЄС [11]. Закон вводить норми Конвенції про процедуру спільного транзиту в українське законодавство. Процедура приєднання до цієї Конвенції не є стандартною для країн-кандидатів. Спочатку слід впровадити та застосовувати принаймні один рік положення цієї Конвенції та систему NCTS на території України. Тільки тоді Україна зможе отримати офіційне запрошення приєднатися до Конвенції.

Учасниками Конвенції та системи NCTS є 35 країн європейського регіону – країни-члени ЄС, країни ЄАВТ, Туреччина, Македонія, Сербія. NCTS – це електронна система, яка дозволяє обмінюватися інформацією про етапи митного оформлення вантажів за допомогою електронних повідомлень у режимі реального часу та підвищувати ефективність системи аналізу ризиків [8].

Отже, інкорпорація до Конвенції та застосування системи NCTS дозволять Україні:

1) запровадити обмін митною інформацією в режимі онлайн (наразі обмін інформацією встановлений тільки з 11 державами та лише в обмеженому об'ємі);

2) одержувати інформацію про переміщення товарів транзитом та повну митну інформацію з різних джерел (від перевізників, імпортерів та експортерів);

3) використовувати єдину митну декларацію для переміщення вантажів з країни відправлення до країни призначення через треті країни за єдиними правилами (при переміщенні вантажу з України до Туреччини чи з Нідерландів до України транзитна декларація буде видаватися за єдиними правилами, ця декларація буде прийнята митними органами усіх держав, через які проходять вантажі);

4) ввести спеціальні транзитні спрощення (уповноважений відправник/одержувач, самостійне пломбування, спрощена декларація тощо);

5) ввести прозорі та рівні умови для фінансових гарантів;

6) впроваджувати нові продукти на ринку фінансових послуг: загальна фінансова гарантія.

*3.2. Імплементация систем «Морське єдине вікно» та SafeSeaNet.*

Для реалізації системи «Морського єдиного вікна» у сфері морської транспортної інфраструктури мають бути визначені стратегічні пріоритети, а саме [12]:

1. Стати комерційним центром по міжнародним транспортним коридорам.

2. Дотримуватися міжнародних стандартів безпеки та спрощення методів торгівлі.

3. Створити умови, що підвищують економічну конкурентоспроможність портових операторів.

4. Підвищити конкурентоспроможність як морської транспортної інфраструктури, так і країни загалом (посилення міжнародної торгівлі та інвестиційного клімату).

Впровадження національної системи «Морське єдине вікно» надасть можливість:

1) полегшити рух морського транспорту та спростити процедуру обміну інформацією про судно, яке прямує до або виходить з порту України;

2) подавати інформацію та документи в електронному форматі та усунути необхідності їх повторного подання у наступних заходах/виходах морського судна з порту України та країн-членів;

3) забезпечити ефективність планування портової логістики;

4) підвищити рівень безпеки та ефективність морського транспорту, надаючи відповідним державним органам своєчасне повідомлення про аварії чи потенційно небезпечні ситуації на морі, а також характеристики небезпечних та вантажів, що забруднюють на борту судна;

5) забезпечити взаємодію між системами морських єдиних вікон, інших інформаційних систем країн-членів та національною системою «Морське єдине вікно» та налагодити оперативний електронний обмін даними між цими системами.

«Морське єдине вікно» пов'язано з SafeSeaNet, яка є системою «обміну навігаційною інформацією ЄС, що забезпечує дотримання відповідного законодавства ЄС та спрямована на безпеку

мореплавання, збереження вантажів в порту і на морі, захист морського середовища та ефективність морського транспорту і морських перевезень» [13]. Європейська транспортна політика (Біла книга) визначає формування безпечної транспортної системи, в якій регулювання рухом морських суден та інформаційна система SafeSeaNet становитимуть основу усіх відповідних засобів морської інформації, що забезпечують технічну безпеку, безпеку громадського транспорту та захист навколишнього середовища від забруднення суднами. Необхідно створити та належним чином впровадити в Україні національний сегмент системи SafeSeaNet, який повинен зробити важливий внесок у створення спільного середовища для обміну інформацією для моніторингу морської території та сприяти створенню єдиного морського простору.

*4. Забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури.*

Відносно забезпечення екологічної безпеки у сфері морської транспортної інфраструктури України необхідно:

1) раціональне використання портової інфраструктури, оптимізація та удосконалення перевезення, перевалки та зберігання вантажів;

2) зменшення викидів, правильне використання екосистемних послуг та координація функціонування морської транспортної інфраструктури відповідно до Конвенції МАРПОЛ [14], її протоколів та європейського законодавства;

3) створення у морських портах єдиної системи екологічною безпекою на європейському рівні.

**Висновки.** Таким чином, представлені стратегічні напрями підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України нададуть змогу наблизитися до європейських стандартів та забезпечать прийняття дієвих адміністративно-управлінських рішень в тому числі для управління екосистемними послугами. Запропоновані напрями забезпечать постійний, ефективний, конкурентоспроможний, стабільний розвиток морської транспортної інфраструктури України. Реалізація запропонованих напрямів забезпечить підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України, яка націлена на послідовну інтеграцію до європейського та світового ринку морських перевезень.

Список літератури:

1. Ніколюк О. В., Вітюк А. В. Інноваційні аспекти розвитку морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.4.13 (дата звернення: 14.09.2020).
2. Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Шевченко А. В., Русан В. М., Белашов Є. В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. Київ : НІСД, 2016. 72 с.
3. Меркт О. В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04. Київ : НАУ, 2002. 16 с.
4. Горбаченко С. А. Методичні засади формування конкурентних переваг морських портів Одеського регіону. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2015. № 1. С. 131–138.
5. Andersson T., Serger S., Sörvik J., Hansson, E. The Cluster Policies Whitebook. Malmö : International Organisation for Knowledge Economy and Enterprise Development, 2004. 267 p.
6. Митна енциклопедія: У двох томах. Т. 2 / Відп. ред. І. Г. Бережнюк та ін. Хмельницький : ПП Мельник А. А., 2013. 536 с.
7. Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП 1975 року) : Закон України від 15.07.1994. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*, 1994, № 33, ст. 307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 02.10.2020).
8. Офіційний портал Державна фіскальна служба України. URL: <http://dp.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-327140.html> (дата звернення: 23.09.2020).
9. Офіційний сайт UNECE. URL: <http://www.unece.org/tir/welcome.html> (дата звернення: 02.10.2020).
10. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи : Закон України від 12.09.2019 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*, 2019, № 41, ст. 232. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-20#Text> (дата звернення: 02.10.2020).
11. Офіційний сайт Вісник. Офіційно про податки. URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100014151-rezhim-spilnogo-tranzitu-vru-priynyala-zakon> (дата звернення: 29.09.2020).
12. Lokhman N., Stepanenko V. Improving of the Ukrainian maritime transport infrastructure management. *East European Scientific Journal*. 2020. № 10(62). С. 22–29.
13. Офіційний сайт Адміністрація морських портів України. URL: <http://investinports.com/> (дата звернення: 01.04.2020).
14. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_251](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251) (дата звернення: 03.03.2020).

References:

1. Nikolyuk, O. V. & Vityuk, A. V. (2020) *Innovatsiini aspekty rozvytku morskyykh portiv u zabezpechenni lohistychnoi infrastrukтуры Ukrainy* [Innovative aspects of seaport development in providing logistics infrastructure of Ukraine]. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7814> (accessed 14 September 2020).
2. Sobkevych, O. V., Mykhailychenko, K. M., Shevchenko, A. V., Rusan, V. M., Belashov, E. V. (2016) *Priorytety derzhavnoi morskoi polityky u sferi funktsionuvannia ta rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy* [Prioritytety derzhavnoi morsk'koi polityky u sferi funktsionuvannia ta rozvytku morehospodars'koho kompleksu Ukrainy]. Kyiv: NISD. (in Ukrainian).
3. Merkt, O.V. (2002) *Metodychni zasady stratehii rozvytku morskyykh torhovelnykh portiv u konkurentnomu seredovyshchi* [Methodical bases of strategy of development of sea trade ports in the competitive environment] (Abstract of Ph.D. Thesis). Economics of transport and communications. Kyiv: NAU. (in Ukrainian).
4. Horbachenko, S. A. (2015) *Metodychni zasady formuvannia konkurentnykh perevah morskyykh portiv Odeskoho rehionu* [Methodical principles of formation of competitive advantages of seaports of Odesa region]. *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*, no. 1, pp. 131–138. (in Ukrainian)
5. Andersson, T., Serger, S., Sörvik, J., Hansson, E. (2004) *The Cluster Policies Whitebook*. Malmö: International Organisation for Knowledge Economy and Enterprise Development, 267 p.
6. Berezhniuk, I. H. (Ed.). (2013). *Mytna entsyklopediia: U dvokh tomakh* [Customs encyclopedia]. Khmelnytskyi: PP Melnyk A. A. 536 p. (in Ukrainian)
7. Verkhovna Rada of Ukraine (1994) *Zakon Ukrainy «Pro uchast Ukrainy u Mytnii konventsii pro mizhnarodne perevezennia vantazhiv iz zastosuvanniam knyzhky MDP (Konventsii MDP 1975 roku)»* [A law of Ukraine is “ On the participation of Ukraine in the Customs Convention on the International Carriage of Goods Using the TIR Carnet (TIR Convention of 1975)”]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117/94-%D0%B2%D1%80#Text> (accessed 02 October 2020).

8. Ofitsiynyi portal Derzhavna fiskalna sluzhba Ukrainy [Official portal of the State Fiscal Service of Ukraine]. Available at: <http://dp.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-327140.html> (accessed 23 September 2020).
9. Ofitsiynyi sait UNECE [Official website UNECE]. Available at: <http://www.unece.org/tir/welcome.html> (accessed 02 October 2020).
10. Verkhovna Rada of Ukraine (2019) Zakon Ukrainy «Pro rezhym spilnogo tranzytu ta zaprovadzhennia natsionalnoi elektronnoi tranzitnoi systemy» [A law of Ukraine is “About the joint transit regime and the introduction of the national electronic transit system”]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-20#Text> (accessed 02 October 2020).
11. Ofitsiynyi sait Visnyk. Ofitsiino pro podadky [Official website Herald. Officially about taxes]. Available at: <http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100014151-rezhim-spilnogo-tranzytu-vru-priynyal-zakon> (accessed 29 September 2020).
12. Lokhman N., Stepanenko V. (2020) Improving of the Ukrainian maritime transport infrastructure management. *East European Scientific Journal*, no. 10(62), pp. 22–29.
13. Ofitsiynyi sait Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy [Official website Administration of Sea Ports of Ukraine]. Available at: <http://investinports.com/> (accessed 01 April 2020).
14. Mizhnarodna konvetsiia z okhorony liudskoho zhyttia na mori 1974 r. (SOLAS-74) (SOLAS) [International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS)]. Available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_251](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251) (accessed 03 March 2020).

## DIRECTIONS OF INCREASING THE COMPETITIVENESS OF MARITIME TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

*The article summarizes the main directions for increasing the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine, taking into account European integration. To improve the competitiveness of maritime transport infrastructure in Ukraine, it is necessary to identify and justify strategic directions for the modernization and restructuring of maritime transport infrastructure, with the help of investment and tax support, improve state regulation through the introduction of promising achievements of scientific and technological progress, technological and organizational innovations, promote the constancy of foreign economic interests of subjects of the maritime industry of Ukraine on the world stage. It was noted that for the effective implementation of foreign economic activity in the field of maritime transport infrastructure, first of all, to bring the institutional and legal support in line with the requirements of international standards. The next step to improve the competitiveness of maritime transport infrastructure is the introduction of «port-landlord» management modules, the formation of centers for the development of maritime transport infrastructure (clusters), as well as the implementation of the «dry ports» logistics technology. Also, an integral part of increasing the competitiveness of maritime transport infrastructure is the improvement of information logistics and an increase in the overall level of informatization of port activities. These include trade facilitation, with the help of the European customs information system NCTS (The New Computerized Transit System), the implementation of “the Maritime Single Window” and “SafeSeaNet” systems. Another key area for increasing the competitiveness of the maritime transport infrastructure is to ensure the environmental safety of the functioning of the maritime transport infrastructure. The proposed directions will ensure the constant, efficient, competitive, and stable development of Ukraine’s maritime transport infrastructure. The presented strategic directions for increasing the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine will make it possible to get closer to European standards and ensure the adoption of effective administrative and managerial decisions. The implementation of the proposed directions will ensure an increase in the competitiveness of the maritime transport infrastructure of Ukraine, aimed at consistent integration into the European and world maritime transport markets.*

**Key words:** port, sea port, cargo flows, container, foreign economic activity, model, management model, management system, ecosystem services.