

УДК 332.146.2:339.13

JEL classification: B41, L90, R11

Д.В. Солоха, д-р екон. наук., проф., декан факультету економіки,  
Донецький державний університет управління

О.В. Белякова, канд. екон. наук, доцент, доцент  
кафедри менеджменту і підприємництва на морському транспорті  
Азовського морського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

## ДОСЛІДЖЕННЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ З ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ Й ЇХ МИТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЩОДО РЕАЛІЙ УКРАЇНИ

У статті досліджено стан вітчизняних «морських» регіонів, впровадження прогресивного світового досвіду організації вантажоперевезень та забезпечення товарообігу морським транспортом, його митної експертизи та супроводу. Метою роботи є дослідження досвіду організації морських перевезень та їх митного забезпечення в рамках єдиної транспортної інфраструктури, який накопичено в Європейському союзі, й визначити можливість його впровадження та реалізації в Україні. Сучасна транспортна система й неможливість її розвитку на організаційних засадах минулого стали основою для розробки нової комплексної стратегії розвитку транспорту. В статті пропонується модель забезпечення Європейською транспортною політикою конкурентоспроможності і сталого довгострокового регіонального розвитку. Модель складається із трьох основних складових: вхід, вихід і системоутворюючі (інфраструктурні) елементи моделі. Запропонований метод ґрунтується на в більшій мірі якісній, а не стандартизованій інформації. Це відбувається через три взаємозалежних проблеми при збиранні даних: багато дуже релевантної інформації не доступної через звичайні статистичні джерела; багато цікавих статистичних даних не доступні на регіональному рівні в стандартизованому європейському форматі; існуючі регіональні статистичні дані часто дуже неповні. Тому мають бути розвинені адекватні формати представлення доступної стандартизованої інформації місцевим експертам. При визначенні транспортної політики, у контексті підвищення конкурентоспроможності регіону, слід враховувати три основні умови: розглядати структурні відмінності регіонів (територій); розглядати різні стратегії розвитку регіонів; розглядати мінливі транспортні потреби. Подальші дослідження слід сконцентрувати на вивчені передумов та умов щодо побудові економіко-математичної мультиваріантної моделі щодо забезпечення ефективного сталого розвитку окремих територій та України в цілому на засадах ефективного використання транспортної інфраструктури, зокрема водного транспорту, формування механізму митного забезпечення такого розвитку з врахуванням накопиченого позитивного досвіду Європейського союзу.

**Ключові слова:** організація, морські перевезення, митне забезпечення, транспортна інфраструктура, водний транспорт.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Поглиблення та розгалуження євроінтеграційних процесів щодо економічної системи України, потребує новітніх підходів до формування економіко-господарських процесів як на рівні держави в цілому, так й на рівні окремих регіонів в яких саме й визначається рівень ефективності господарювання в довгостроковій пролонгованій перспективі.

Особливої актуальності розвиток регіонів як базової складової формування національного господарства набуває під час деструктивних явищ

у тимчасово анексованих Росією територій. В геополітичних умовах, які на сьогодні визначають подальший розвиток України, уваги заслуговують регіони, що забезпечують вихід країни до світового океану, тобто тих, які мають вихід у Чорне та Азовське море.

Отже необхідно дослідити стан вітчизняних «морських» регіонів й вивчити прогресивний світовий досвід організації вантажоперевезень та забезпечення товарообігу морським транспортом, його митної експертизи та супроводу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення**

**не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття.** Дослідження, основні результати якого наведені у даній статті, є складовою частиною науково-дослідної роботи за темою «Формування теоретико-методологічних засад забезпечення економічного розвитку регіону та його оцінка в стратегічній перспективі» (державний реєстраційний номер 0115U006581).

Даній проблематиці свої наукові пошуки присвятили провідні вітчизняні та закордонні вчені сучасності, зокрема [1], однак, незважаючи на наявні наукові результати, трансформаційні процеси, що відбуваються у світовому господарстві потребують проведення подальших досліджень й підкреслюють їх актуальність та своєчасність.

**Постановка завдання.** Основним завданням даної роботи є дослідити основний досвід організації морських перевезень та їх митного забезпечення в рамках єдиної транспортної інфраструктури, який накопичено в Європейському союзі, й визначити можливість його впровадження та реалізації в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження із обґрунтуванням одержаних наукових результатів.** У даній час потужним важелем впливу на економіко-господарський розвиток, інструментом формування певних геополітичних векторів стратегічного розвитку у глобальному масштабі є формування ефективної інфраструктури регіонального рівня, що формує й визначає їх конкурентоспроможність в довгостроковій перспективі.

Внутрішні транспортні шляхи здавна були основним показником економічного потенціалу держав, міжнародні транспортні коридори з'являються ключовим чинником світової політики. З цієї причини транспортна політика того або іншого суб'єкта міжнародних відносин є предметом пильного вивчення в якості найважливішого елемента стратегії його розвитку.

Світовий досвід показує, щоб створити надійну, безпечну, економічну, екологічну транспортну систему, яка орієнтована на інтереси суспільства загалом та інтереси громадянина, підприємця, ринку, потрібні загальні принципи розвитку транспортної системи та окремих її

складових, які визнані владними й суспільними інститутами [1].

Одним із прикладів успішної реалізації процесу управління розвитком інфраструктури регіону є країни Східної й Південно-Східної Азії. Для успішного формування регіональної політики в області транспортної інфраструктури в цих країнах діють багато міжнародних організацій, зокрема Японське агентство міжнародного співробітництва (JICA) і Економічна й соціальна комісія для Азії й Тихого океану (ЕСКАТО),

Багато Східних і Південно-східних азіатських країн суттєво розширили свою транспортну інфраструктуру, деякі з них подвоїли довжину дорожньої мережі за минулі два десятиліття; деякі вклали капітал у схеми розширення дороги, які значно збільшили пропускну здатність через збільшену довжину, однак на думку ряду вчених [1], яку ми цілком розділяємо, саме наявність водного вантаже- та товарообігу забезпечують високий рівень конкурентоздатності країни в цілому та її високий рівень ефективності довгострокового розвитку.

Морські порти й їх інфраструктура наприкінці ХХ, початку ХХІ століття зростали досить швидкими темпами. Рух контейнерів через мережу портів у країнах ESCAP у 90-их роках ХХ століття виріс в тричі. Сьогодні, азіатські країни становлять 26 % світової валової продукції й 62 % світової контейнерної пропускну здатності портового господарства, світовий контейнерний рух через порти розширився на 9,2 %.

Транспортний розвиток інфраструктури в Східній і Південно-Східній Азії відіграв ключову роль у феноменальному зростанні світової торгівлі. Основою інфраструктури для міжнародної торгівлі став розвиток судноплавної контейнерної мережі.

Підкреслимо той факт, що первинною перешкодою прогресивного розвитку багатьох країн, що розвиваються, є наявність недоліку основних механізмів, що підтримують обслуговування соціально-економічної інфраструктури. Тому для поліпшення економічної інфраструктури JICA були розроблені програми, які створюють цільові економічні фонди в країнах, що розвиваються.

Робота JICA спрямована на забезпечення гарантії ефективного управління, підвищення

соціальних можливостей у країнах, що розвиваються. При цьому підкреслюється важливість формування інформаційної бази й мереж комунікації, формування відповідних планів забудови регіонів і поліпшення транспортної системи й транзитної інфраструктури.

ЛСА встановило п'ять певних пріоритетних стратегічних напрямів, які вона планує здійснити. До таких напрямів відносять наступні [2]: прояв інтегрованого й всебічного підходу до різноманітного набору проблем будь-якого міста або області; пошук можливості розвитку за допомогою всіх адміністративних органів, об'єднань і громадських організацій, щоб забезпечити міський і регіональний розвиток; розширення регіональних адміністративних систем відповідно до стану справ у регіоні або країні; забезпечення збалансованого регіонального розвитку, який створює перспективи для населення регіону й країни; заохочення планомірності розвитку, що дає можливість розрахувати й угадати негативні ефекти, пов'язані з розвитком урбанізації.

Ефективне управління водним транспортом, створює потенціал, що запобігає майбутній зміні клімату зі скороченнями CO<sup>2</sup> у результаті менш перевантажених транспортних ліній і високої ефективності розподілу.

Головна мета ЛСА для співробітництва в галузі водного транспорту – швидке, спокійне, безперешкодне й безпечне перевезення товарів і людей, щоб підтримати соціально-економічну діяльність і, як результат, поліпшити рівень життя й доходів населення.

ЛСА визнає, що взаємної допомоги недостатньо, щоб підтримати транспортну інфраструктуру певних країн. Якщо ми подивимося на розподіл товарів наприклад, є випадки, коли товари відправлені від прибережної країни до внутрішньої країни, утягують у транзит більше чим єдину країну в процесі свого руху, тому такі як цей випадки міжнародного співробітництва є досить істотними.

Крім того, обслуговування міжнародних транспортних інфраструктур вимагає розгляду перспективи міжрегіонального співробітництва. «Дослідження Національного Проекту Мережі

Логістики в Лаосі», розпочате в березні 2008 р., є проектом, який це досить точно ілюструє [1].

Цей проект закликав до міжрегіонального співробітництва, і його виклик полягав у тому, щоб успішно помістити, головним чином, Лаос, а також і Камбоджу, які порівняно менш економічно розвинені, ніж Таїланд і В'єтнам, у межі азійської міжнародної схеми обслуговування транспортної інфраструктури.

Організація міжнародного перевезення, як очікують, підтримає економічні системи в країнах, які одержали пізніший розвиток, прискорить виправлення відмінностей між країнами і допоможе скоротити бідність.

Транспортний розвиток був головним фактором, що сприяв інтернаціоналізації виробництва. Значне зростання перевезень в Азії відбувається в значній мірі через формування регіональних мереж виробництва (RPN), за допомогою чого країни спеціалізуються на виробництві специфічних компонентів, які перевозяться з однієї країни до іншої, для виготовлення кінцевого продукту, процес, який часто згадується як «розбивка на області».

Найважливіша допомога фактору масової продуктивності й зниження витрат у транспорті була пов'язана з появою морського контейнера й контейнеровозів.

У зв'язку зі збільшенням розвитку промислових зон і вільних економічних зон і залучення прямих іноземних інвестицій від корпорацій, зайнятих в RPNs, прибережні області Східної й Південно-Східної Азії одержали більшу економічну вигоду й розвиток, який у свою чергу підсилив територіальну концентрацію й нерівність у національних економічних системах.

Територіальна концентрація ділової активності, особливо у великих міських групах, була головною особливістю швидкого розвитку Азії й збільшила важливість міжнародних транспортних угод. Міжнародні виробничі мережі (IPNs) мали гнітюче значення для швидкого розвитку Східних і Південно-Східних Азіатських країн.

Регіональні виробничі мережі простиралися на внутрішні області Азії. Стаючи важливими вузлами в регіональних виробничих мережах прибережні райони Азії й Тихого океану були головними бенефіціаріями поточної фази глобалізації.

ESCAP підтримує поетапний підхід до поширення міжнародних виробничих мереж до внутрішніх районів і країн, що не мають виходу до моря в Азії за допомогою розвитку інтегрованої, пов'язаної з використанням різних видів транспорту, міжнародної транспортної системи. Модель для такого транспортного процесу розвитку починається зі зв'язків транспорту з вузлами міжнародного значення. Це далі приводить до можливості використання різних видів транспортних мереж, зокрема водного транспорту.

Паралельно, модель припускає розвиток і з'єднання вузлів, які підтримують ефективність системи, що збільшується, збільшуючи вартість і створюючи зайнятість в областях, які ризикують бути маргіналізованими глобалізацією. Такі вузли можуть включити функції в межах від внутрішніх контейнерних складів і послуг логістики через додану вартість до вільних економічних зон.

ESCAP також зосереджується на тому, щоб розбудувати міжнародні транспортні коридори. Робота в цей час значною мірою сконцентрувалася на азійській залізничній мережі й азійському шосе, які зв'язують країни області так само як Азію з Європою.

Пов'язане із транспортом використання енергії всюди по території ESCAP залишиться найвищим серед транспортних засобів легкового режиму й дорожнього вантажопотуку.

Можливість з'єднання внутрішніх регіонів і країн, що не мають виходу до моря забезпечується завдяки транспортній мережі більшості країн – членів ESCAP з морськими береговими лініями орієнтуються на їхні головні морські порти. Більшість генерального вантажу (8 % з погляду вартості, 5 % з погляду ваги) переміщається в контейнерах.

Проблеми, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів, дорожньої безпеки, морська транспортна безпека, і навіть деякі аспекти залізничної безпеки й безпеки повітряного транспорту, залишаються невирішеними в деяких країнах – членах ESCAP, на теренах України ситуація ускладнюється проведенням бойових дій на Сході.

Щоб далі розбудувати співробітництво й існуючий підхід до розвитку транспортного сектору області, секретаріат продовжить

працювати з підрегіональними міжурядовими органами й партнерами з розвитку.

Одним з механізмів, який дасть можливість інституціалізувати регулярні (часті) зустрічі Азіатських і Тихоокеанських Міністрів транспорту, є створення установи, яка виконувала б функції, подібні, таким як європейська Конференція Міністрів транспорту. Функції такої домовленості, з організації зустрічей кожні два роки з ESCAP, що діє як секретаріат, будуть покладати на Міністерську Конференцію з Транспорту.

Зустрічі могли бути проведені із проміжками у два роки й могли включати скликання сесій міністрів підрегіональних організацій.

Розглянемо досвід управління розвитком інфраструктури в країнах ЄС. Протягом останніх років за кордоном проводилися масштабні дослідження стану й перспектив розвитку транспортної системи, які дали визначити основні напрями її розвитку й реформування на тлі зростання цін на нафту, що й досі продовжується, необхідності скорочення кількості заторів на дорогах, зниження забруднення й шумового впливу, підвищення безпеки на транспорті.

Положення про загальну транспортну політику Європейського економічного співтовариства (ЄЕС) були викладені ще в Римському договорі 1957 р. Але реалізація цих положень була вкрай повільною, у зв'язку з небажанням держав-членів не на словах, а реально передати контроль над транспортною політикою наднаціональним інститутам. Таке протиріччя зрозуміле, якщо враховувати тимчасові обрії європейської інтеграції. Періоди розвитку загальної транспортної політики нами розділено за роботою [3] на кілька укрупнених етапів (табл. 1).

Одним з перших кроків функціонування ЄЕС було анулювання всіх існуючих до цього часу мит на імпорт і експорт між країнами-учасницями. Процес анулювання мит усередині ЄЕС супроводжувався прийняттям 01.07.68 р. єдиного митного тарифу (ЄМТ), яким повинні були обкладатися всі імпортовані на територію співтовариства товари. ЄМТ став захистом співтовариства від торговельного потоку ззовні, а також вирівняв рівень мит, що діяв до цього. Уведення єдиного тарифу ознаменувало появу повноцінного митного союзу.

Таблиця 1 – Формування й розвиток Загальної транспортної політики ЄС у XX-XXI столітті

Період	Подія, що відбулася
1985 р.	Біла книга: створення внутрішнього ринку (у т.ч. водний транспорт)
1992 р.	Біла книга про майбутній розвиток загальної транспортної політики
1994 р.	Призначено 14 специфічних транс-європейських транспортних проєктів
1995 р.	Перша регульована фінансова підтримка розвитку транспорту
1996 р.	Прийняті перші керівні принципи транс-європейського транспорту
2001 р.	Біла книга: Європейська транспортна політика до 2010 р.
2004 р.	Перегляд керівних принципів, збільшення пріоритетних проєктів до 30
2009 р.	Зелена книга: суспільні консультації
Березень 2010 р.	Запуск стратегії ЄС 2020 р.
Травень 2010 р.	Розвиток зеленої книги щодо стратегічних орієнтирів
Жовтень 2010 р.	Тимчасовий огляд програми транс-європейського транспорту
Березень 2011 р.	Біла книга з транспорту (стратегія розвитку транспорту до 2050 р.)

Отже, основою прийняття й розвитку загальної транспортної політики (ЗТП) Євросоюзу як складової інтеграційної політики в ЄС є передача країнами - членами ЄС своїх повноважень у цій області союзним інституціям.

Одним із заходів реалізації ЗТП ЄС є загальна для всіх країн-членів ЄС умова транспортування вантажів під митним контролем, яка регламентується наступними документами:

– митним кодексом ЄС, прийнятим Радою Європи 19.10.92 р. з доповненнями, у тому числі доповнення від 12.02.99 р. про початок експлуатації програми NCTS (New Computerised Transit System Suma – нова комп'ютерна система транзиту);

– угодою країн Європейського союзу та країн Європейської асоціації вільної торгівлі від 20.05.87 р. про «Загальний метод транспортування вантажів» з доповненнями (Конвенція про загальний транзит);

– угодою країн Європейського союзу й країн Європейської асоціації вільної торгівлі від 22.05.87 р. про «Єдиний адміністративний документ для перевезень вантажів» з доповненнями (Конвенція SAD);

– рішенням Європейського парламенту й Ради Європи від 19.12.96 р. про розвиток митної справи в ЄС за програмою «Митниця 2000» з доповненнями;

– затвердженим підсумковим протоколом конференції «Євротранзит» Європейської комісії від 6 - 7.02.97 р.

Слід звернути увагу, що правова основа Європейського загального методу транспортування вантажів та їх митного супроводу, заснована також на єдиних законах,

положеннях, нормах Євросоюзу в галузі цивільного права, податкового, банківського й страхового законодавств, дорожнього кодексу ЄС і ЗТП ЄС, зовнішньоекономічної діяльності.

Через складнощі в самостійній реалізації національних транспортних програм і умов виконання перевезень вантажів під митним контролем, країни-члени ЄС передали свої повноваження інститутам ЄС, які, у свою чергу, урахували в ЗТП, у законодавчих актах органів управління ЄС національні особливості й інтереси кожної із цих країн.

Головними стратегічними документами транспортної політики ЄС, як доведено в монографії [1], виступили Біла Книга про «майбутній розвиток загальної транспортної політики – глобальний підхід до тлумачення загальної структури підтримки мобільності» і Біла Книга про «Європейську Транспортну політику до 2010 р.: час вирішувати». Адаптована Європейська стратегія опублікована в документі «Зберегти Європейське переміщення – Стійка мобільність для нашого континенту».

Ці стратегічні документи супроводжуються іншими, пов'язаними з ними документами, що стосуються політики, наприклад, про фінансування інфраструктури, про поживлення залізниць, морських шляхів тощо.

Сучасна транспортна система й неможливість її розвитку на організаційних засадах минулого, стали основою для розробки нової комплексної стратегії розвитку транспорту, прийнятою Європейською комісією [4] і спрямованою на підвищення конкурентоспроможності транспортної системи, збільшення мобільності, усунення основних

бар'єрів для вільного пересування, скорочення обсягів витрат палива й викидів у атмосферу, а також на створення нових робочих місць, виділено особливу роль морських перевезень та водного транспорту.

Новий документ значно розширює тимчасові обрії планування. Проміжним оцінним рубежем позначено 2030 рік. Основні положення стратегії розроблені на основі результатів проведених досліджень, аналізу досвіду реалізації попередніх стратегій і наукових методів прогнозування, а також аналізу сучасних проблем у сфері транспорту, включаючи його вплив на зміну клімату й навколишнього середовища.

Розроблена стратегія, порівняно з раніше прийнятою, містить низку принципово нових підходів до вирішення транспортних проблем [6; 3]. Біла книга містить близько 40 ініціатив, у тому числі – законотворчих.

Усього з 2010 до 2050 року тільки на інфраструктуру буде виділено близько 1500 млрд. євро. Таким чином, вона визначила мету й завдання для різних типів перевезень: у межі міст, між містами регіонами й країнами.

Нова транспортна стратегія Європейського Союзу [6; 4] передбачає глибокі структурні зміни й перетворення в транспортному секторі, які мають забезпечити створення функціонуючої мультимодальної транспортної системи, що вимагає усунення вузьких місць і бар'єрів у всіх ланках транспортної мережі, включаючи:

- підвищення пропускної здатності аеропортів, усунення бар'єрів і підвищення ефективності використання внутрішніх водних шляхів, створення електронної морської ініціативи;

- перехід на безпаперове оформлення доставки вантажів і пасажирів з використанням автоматизованих систем, що працюють за принципом «єдиного вікна»;

- створення інтернет-, інформаційних і електронних систем бронювання й оплати для всіх видів транспорту для мультимодальних перевезень;

- підвищення ефективності використання транспортної інфраструктури за рахунок застосування інформаційних систем управління трафіком (ITS, SESAR, ERTMS, Safeseanet, RIS), сучасних логістичних систем.

З метою підвищення ефективності перевезень на значні відстані домінуватимуть авіаперевезення, перевезення водним і залізничним транспортом, для цього пропонується:

- застосування нових типів двигунів і палива, а також систем управління транспортним рухом, що сприяють підвищенню ефективності перевезень, застосування в авіації до 40 % низьковуглецевих видів палива й скороченням на морському транспорті викидів з 2 до 40 %;

- повну модернізацію повітряного простору зі створенням до 2020 року єдиної системи управління повітряним рухом «Європейське небо», що дасть можливість поліпшити безпеку польотів і надати більші можливості авіаперевізникам, щодо гармонізації вантажообігу з водним та автотранспортом та залізницею;

- впровадження інтелектуальних систем для наземного й водного транспорту (ERTMS, II, RIS, Safeseanet і LRIT);

- взаємодію з міжнародними партнерами й у рамках міжнародних організацій таких, як ІКАО й ІМО для створення конкурентоспроможності в зниженні впливу на зміну клімату.

Нова транспортна стратегія Євросоюзу визнає важливість міжнародних транспортних коридорів й переглядає концепцію загальноєвропейських транспортних коридорів з її адаптацією до транспортної ситуації, що склалася у сучасних умовах.

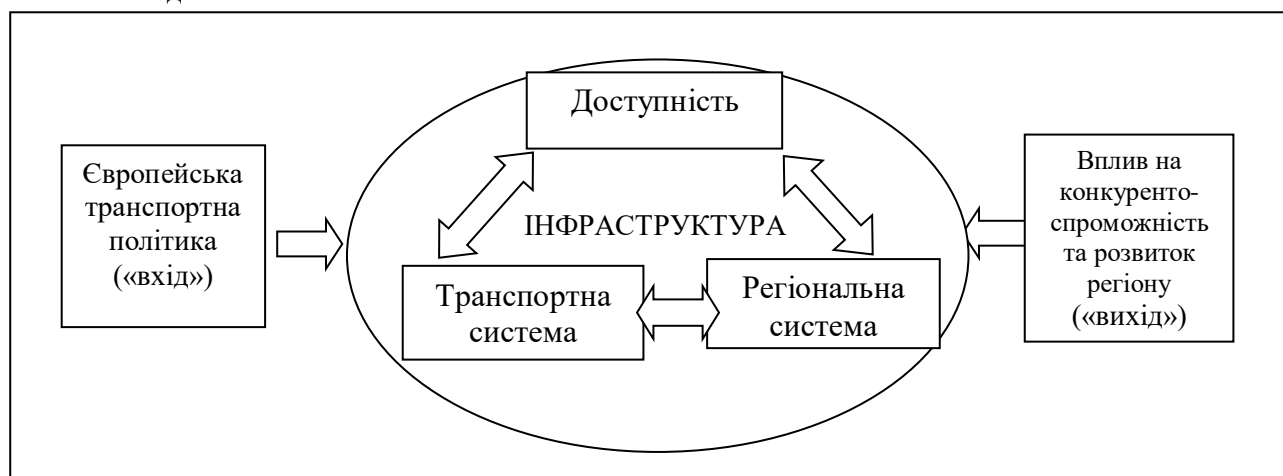
Транспортні коридори в новій стратегії розглядаються з урахуванням перспектив «змішаних» перевезень і підвищення їхньої якості незалежно від того, які види транспорту або їхні комбінації виявляться найбільш підходящими для досягнення цілей ефективності й стабільності доставки вантажів і пасажирів, а також запобігання непотрібного дублювання.

Нова концепція транспортних коридорів передбачає включення до їхнього складу морського транспорту з подальшим поширенням таких коридорів за межі Європейського Союзу.

Ґрунтуючись на отриманих нами результатах, та використовуючи теоретико-методологічний базис, ретельно вивчений та доведений в монографії [1], була побудована модель забезпечення Європейською транспортною політикою (ЄТП)

конкурентоспроможності і сталого довгострокового регіонального розвитку (рис. 1). Модель складається із трьох основних складових: вхід, вихід і системоутворюючі (інфраструктурні) елементи моделі.

«Входом» до цієї моделі є ЄТП – різні програми й ініціативи, що описують зміни, які мають відбутися в єдиному транспортному просторі Європи.



**Рисунок 1 – Інфраструктурна модель забезпечення ЄТП конкурентоспроможності і сталого довгострокового регіонального розвитку**

«Виходом» моделі є: вплив на конкурентоспроможність і регіональний розвиток, оцінка змін якостей регіональної системи з погляду структури інструментів з підтримки регіональної конкурентоспроможності й розвитку.

До основних інфраструктурних елементів моделі віднесемо:

- транспортну систему – комплекс структур, що забезпечують доступність: транспортні засоби та встаткування, транспортні компанії, транспортна політика.

- доступність – розмежування щодо фрахту, різним групам користувачів, якості обслуговування й категоріям відстаней;

- регіональну систему – загальний опис регіональної структури, оцінка якостей регіональної системи з погляду структури інструментів підтримуючих регіональний розвиток.

Створена інфраструктурна модель може служити інструментом оцінки, яка дасть можливість визначити вплив гіпотетичних змін загальної транспортної політики на регіональну конкурентоспроможність і розвиток.

Транспортна система містить усі елементи, які важливі для надання транспортних послуг щодо досліджуваного регіону. Вона включає європейську, національну й особливо регіональні

структури, устаткування, управління й організацію, структуру транспортного бізнесу, транспортної політики, особливо на регіональному рівні.

Оцінка впливів складових транспортної політики на транспортну систему не можлива на просто кількісній підставі, мають бути прийняті до уваги складні взаємозв'язки. Зовнішні експерти можуть тільки зробити приблизні підрахунки. Регіональні експерти могли б зробити кращу оцінку у формі анкетного опитування, наприклад, на семінарі. Фактор часу має важливе значення. Тому впливи мають бути сформульовані у формі сценаріїв (наприклад, на 2020 р. і 2030 р.).

Регіональна система включає всі особливості й специфічні характеристики окремих регіонів, які описують його поточну ситуацію через стратегічні цілі розвитку й тих, які обумовлюють його подальший розвиток та забезпечують його сталість.

Наступний крок полягає в оцінці впливу змін на конкурентоспроможність і регіональний довгостроковий розвиток з погляду 10 компонентів структури інструментів, які підтримують, регіональний розвиток. SWOT аналіз кожного компоненту дає можливість розглядати різні аспекти й споживчі групи й у такий спосіб дає диференційовану, але добре структуровану картину.

Запропонований метод ґрунтується на в більшій мірі якісній, а не стандартизованій інформації. Це відбувається через три взаємозалежних проблеми при збиранні даних: багато дуже релевантної інформації не доступної через звичайні статистичні джерела; багато цікавих статистичних даних не доступні на регіональному рівні в стандартизованому європейському форматі; існуючі регіональні статистичні дані часто дуже неповні. Тому мають бути розвинені адекватні формати представлення доступної стандартизованої інформації місцевим експертам.

Цілком природно, що для України ми не можемо й не маємо повністю копіювати європейський досвід через наявність істотних відмінностей у соціально-економічних умовах.

Транспортна політика має бути насамперед орієнтована на вирішення національних проблем, до яких передусім слід віднести незбалансованість транспортної системи України, що має цілий ряд диспропорцій: значне відставання в розвитку внутрішнього водного транспорту, невідповідність рівня розвитку автомобільних доріг рівню автомобілізації й попиту на автомобільні перевезення, територіальну нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури, нерозвиненість транспортно-логістичної системи країни, низький рівень транспортно-експедиційного обслуговування населення й економіки, а також старіння основних фондів і їхнє неефективне використання.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** Транспортна система будь-якої країни не може бути автономною й водночас бути складовою частиною глобальної транспортної системи, перспективний розвиток якої визначено низкою міжнародних актів, прийнятих Україною або за її безпосередньою участю.

Тому сьогодні розвиток транспортної системи України в цілому, та водного транспорту зокрема, неможливий без її гармонізації із транспортними системами інших країн і відповідної гармонізації транспортних стратегій, у тому числі із транспортною стратегією Євросоюзу, 50 % перевезень вантажів якого відповідно до [7; 6] здійснюється за участю нашої країни.

Більшість заходів для перспективного розвитку транспортної системи України пов'язані із проблемами її розвитку як на території нашої країни, так і за її межами. Питання розвитку водного транспорту включені в усі плановані торговельні переговори (СОТ, регіональні й двосторонні). Гнучкі стратегії мають бути прийняті для забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи на світовому ринку транспортних послуг.

У такий спосіб проведено дослідження європейського досвіду управління розвитком інфраструктури, а саме транспортної політики дають зробити наступні висновки. При визначенні транспортної політики, у контексті підвищення конкурентоспроможності регіону, слід враховувати три основні умови: розглядати структурні відмінності регіонів (територій); розглядати різні стратегії розвитку регіонів; розглядати мінливі транспортні потреби.

Подальші дослідження слід сконцентрувати на вивченні передумов та умов щодо побудови економіко-математичної мультиваріантної моделі щодо забезпечення ефективного сталого розвитку окремих територій та України в цілому на засадах ефективного використання транспортної інфраструктури, зокрема водного транспорту, формування механізму митного забезпечення такого розвитку з врахуванням накопиченого позитивного досвіду Європейського союзу.

### Список літератури

1. Формування теоретико-методологічних основ адаптації принципів сталого конкурентоспроможного розвитку регіонів України на засадах розбудови їх інфраструктури: монографія / за науковою редакцією д-ра екон. наук Д. Солохи. Словаччина, Подгайська: Європейський інститут додаткової освіти, 2018. 675 с.
2. White Paper. Directions in the Common European Transport Area. *Towards a competitive and resource efficient transportation system*. EN Brussels, 03.28.2011. URL: <http://www.dublinport.ie>. (дата звернення: 17.11.2018).



3. The Flash Eurobarometer “Future of transport” (№ 312), The gallup organization, was conducted at the request of Directorate General Mobility and Transport in the 27 EU Member States. March 2011. URL: [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf). (дата звернення: 21.11.2018).

4. Marco Polo II/ *Work Program 2010*. URL: [http://ec.europa.eu/transpoiV marcopolo/in-action/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transpoiV marcopolo/in-action/index_en.htm). (дата звернення: 15.01.2018).

5. Чиж І.С. Україна в Раді Європи. К. : Парламентське вид-во, 2001. 381 с.

6. Interaction infrastructure – a holistic approach to support co-modality for freight. URL: <http://www.bth.se>. (дата звернення: 18.11.2018).

7. Юсупов К.Н., Таймасов А.Р., Янгиров А.В., Ахунув Р.Р. Региональная экономика: учебное пособие. М.: КНОРУС, 2006. 232 с.

### References

1. Solokha D. (2018), *Formuvannia teoretyko-metodolohichnykh osnov adaptatsii pryntsyviv staloho konkurentospromozhnoho rozvytku rehioniv Ukrainy na zasadakh rozbudovy ikh infrastruktury* [Formation of theoretical and methodological bases of adaptation of the principles of sustainable competitive development of the regions of Ukraine on the basis of development of their infrastructure], Podhájska: European Institute of further education, Slovakia.

2. White Paper. Directions in the Common European Transport Area (2011) *Towards a competitive and resource efficient transportation system*. EN Brussels, available at: [http://www.dublinport.ie/fileadmin/user\\_upload/documents/-European\\_Commission-White\\_Paper-\\_Roadmap\\_to\\_a\\_single\\_European\\_Transport-Area.pdf](http://www.dublinport.ie/fileadmin/user_upload/documents/-European_Commission-White_Paper-_Roadmap_to_a_single_European_Transport-Area.pdf) (Accessed 17 Nov 2018).

3. The Flash Eurobarometer “Future of transport” (2011), The gallup organization, was conducted at the request of Directorate General Mobility and Transport in the 27 EU Member States, available at: [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf) (Accessed 21 Nov 2018).

4. Marco Polo II/ *Work Program 2010*, available at: [http://ec.europa.eu/transpoiV marcopolo/in-action/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transpoiV marcopolo/in-action/index_en.htm) (Accessed 15 Nov 2018).

5. Chizh I.S. (2001) *Ukraina v Radi Yevropy* [Ukraine in the Council of Europe], Parlaments'ke vyd-vo, Kyiv, Ukraine.

6. Interaction infrastructre – a holistic approach to support co-modality for freight, available at: [http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss\\_I\\_Gustafsson\\_071227\\_-pdf/\\$file/diss\\_I\\_Gustafsson\\_071227.pd](http://www.bth.se/tks/teknovet.nsf/bilagor/diss_I_Gustafsson_071227_-pdf/$file/diss_I_Gustafsson_071227.pd) (Accessed 6 Nov 2018).

7. Yusupov K.N., Tajmasov A.R., YAngirov A.V. and Ahunov R.R. (2006), *Regional'naja jekonomika* [Regional Economics], M.: KNORUS, Ukraine.

**D. Solokha**, *doctor of Economics, Professor, Dean of the faculty of Economics, Donetsk state University of management*

**O. Bieliyakova**, *candidate of economic Sciences, associate Professor, Department of management and entrepreneurship in Maritime transport of the Azov Maritime Institute Of the National University “Odessa Maritime Academy”*

### **Study of the world experience in the organization of Maritime transport and customs support in relation to the realities of Ukraine**

*The article investigates the state of domestic “sea” regions, the exercise of progressive international experience in the organization of cargo transportation and ensuring the turnover of sea transport, its customs expertise and support. The aim of the work is to study the experience of the organization of Maritime transport and customs support within the single transport infrastructure, which is accumulated in the European Union, and to determine the possibility of its implementation and implementation in Ukraine. The modern transport system and the impossibility of its development on the organizational principles of the past became the basis for the development of a new integrated transport development strategy. The article proposes a model of European transport policy competitiveness and sustainable long-term regional development. The model consists of three main components: input, output and system (infrastructure) elements of the model. The proposed method is based on more qualitative rather than standardized information. This occurs through three interrelated problems in data collection: a great deal of relevant information is not available through conventional statistical sources; many interesting statistics are not available at the regional level in a*

*standardized European format; existing regional statistics are often very incomplete. Therefore, adequate formats for providing accessible standardized information to local experts should be developed. In determining the transport policy, in the context of increasing the competitiveness of the region, three main conditions should be taken into account: to consider the structural differences of regions (territories); to consider different strategies for the development of regions; to consider the changing transport needs. Further research should focus on the study of the prerequisites and conditions for the construction of economic and mathematical multivariate model to ensure effective sustainable development of individual territories and Ukraine as a whole on the basis of effective use of transport infrastructure, in particular water transport, the formation of a mechanism for customs support of such development, taking into account the accumulated positive experience of the European Union.*

**Key words:** intellectual business; international experience; human intelligence; intellectual entrepreneurship; knowledge economy.

*Стаття надійшла до редакції 26.11.2018 р.*