

ЕКОНОМІЧНІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Райчева Лариса Іванівна*, кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин
Міжнародний гуманітарний університет

*ORCID 0000-0002-7764-4766

© Райчева Л.І., 2022

*Стаття отримана редакцією 27.11.2022 р.
The article was received by editorial board on 27.11.2022*

Вступ. До початку повномасштабного вторгнення рф Україна сповідувала ідею сталого розвитку, якій були підпорядковані цільові таргети розвитку економічної системи загалом та її окремих елементів, представлених певними видами економічної діяльності. Постановою Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 179 затверджено Національну економічну стратегію на період до 2030 року, де значну увагу приділено транспортній складовій, зокрема наголошується на критичному стані транспортної інфраструктури, низькій якості транспортних засобів, високому рівні транспортних витрат, необхідності приєднання до Транс'європейської транспортної мережі (*TEN-T – Trans-European Transport Network*) та проведення широкомасштабної модернізації вітчизняного транспортного комплексу. Орієнтиром його розвитку є Національна транспортна стратегія України до 2030 року [1], Дорожня карта її реалізації (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 р. № 321-р «Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року»). У Транспортній стратегії наголошується на низькому рівні розвитку транспортно-логістичних технологій, мультимодальних та інтермодальних перевезень; відсутності України у топ-100 найбільших морських торговельних портів світу, диспропорціях між обсягами перевезень, що здійснюються окремими видами транспорту; зменшенні транзитних перевезень через Україну і кількості заходів суден в її порти. Проблеми ускладнюються в умовах війни рф проти України, коли реалізація транзитної функції практично унеможливується через військові дії, окупацію територій, блокування портів тощо. Необхідність уточнення економічних стратегій розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту з урахуванням реалій воєнного часу і вимог післявоєнного відновлення економіки обумовлює своєчасність підготовки статті.

Огляд останніх джерел досліджень і публікацій. Питання стратегічного розвитку і модернізації морських і річкових портів, інших об'єктів інфраструктури водного транспорту знаходяться у центрі уваги багатьох учених. Лаврушенко Ю. О. обґрунтовує стратегічні завдання розвитку МП України, виходячи зі світових тенденцій [2, с. 163], до них відносять: створення дієвої системи управління та сучасного технічного оснащення, реалізацію інноваційних заходів, використання сучасних цифрових технологій в основних бізнес-процесах МП (експлуатація, планування, проектування, розвиток, обслуговування інфраструктури), оптимізацію руху суден і вантажів, автоматизацію процесів в терміналах, отримання доступної, оперативної, достовірної інформації щодо логістичних операцій, використання роботизованих і дистанційно керованих вантажно-розвантажувальних систем, що дозволяє створити повністю чи напівавтоматизовані контейнерні термінали; створення «сухих портів» для збільшення пропускної та переробної спроможності МП в умовах територіальних обмежень припортових міст. Під «сухим портом» (англ. *dry port*) Загородня Ю. В. [3, с. 56] розуміє сукупність складів тимчасового зберігання, допоміжних будівель, споруд, автомобільних і залізничних шляхів, майданчиків, розташованих за межами території МП, пов'язаних між собою і з портом єдиним технологічним процесом і інформаційною системою для здійснення вантажних операцій з товарами і їх тимчасового зберігання під

митним контролем. «Сухий порт» виконує функції перевалки, зберігання, консолідації, комплектації, митного оформлення вантажів, технічного обслуговування автомобільних і залізничних транспортних засобів. Він надає такі переваги: підвищення якості (своєчасності) вантажних перевезень, реалізація мультимодальних рішень, збільшення пропускної спроможності МП і під'їзних шляхів, скорочення витрат на вантажопереробку в морському терміналі, пом'якшення екологічних і соціальних проблем регіону через часткове перенесення вантажно-розвантажувальних робіт в віддалені від житлових зон райони, створення нових робочих місць, полегшення доступу до морських перевезень для суб'єктів, які не мають виходу до моря.

Руснак А. В., Надточій І. І., Ломоносов Д. А. [4, с. 27] виділили ключові тренди функціонування МП, які мають бути враховані при визначенні їх стратегічних таргетів: розвиток міжнародних коридорів, диверсифікація логістичних ланцюжків поставок, вертикальна інтеграція їх учасників, поширення гібридних компаній – власників перевізників та терміналів; посилення вимог до сталого розвитку в частині екологізації та соціальної відповідальності; цифровізація бізнес-процесів, автоматизація та електронний документообіг.

Погоджуємося з Кузьменко К. [5, с. 49], що при прийнятті стратегічних економічних рішень в системі морського транспорту необхідно враховувати умови глобалізації судноплавного ринку, інформаційну спрямованість розвитку відповідних інноваційних стратегій, наявність зовнішніх обмежень за інтеграційними технологіям, інституційні принципи управління ефективністю функціонування транспортних підприємств та торговельних портів, їх роль у забезпеченні міжнародних і національних економічних інтересів. Переконливою є позиція Власової В. П., Тарновської І. В. [6, с. 65] щодо необхідності зміцнення стратегічного значення Дунайських морських портів у контексті євроінтеграційних процесів в Причорноморському регіоні і реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону (*European Union Strategy for the Danube Region*). Стратегії розвитку МП на основі реструктуризації їх діяльності розроблені Ніколаєвим Ю. на прикладі приєднання Іллічівського МП до Одеського транспортного кластеру [7, с. 244]. Необхідність гармонізації інтересів державного регулювання та ринкового саморегулювання стратегічного розвитку інфраструктури водного транспорту на інноваційній основі обумовлюють актуальність підготовленої статті.

Мета статті: узагальнення та критична оцінка програмних документів держави, у яких визначено економічні стратегії розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту для удосконалення їх змісту.

Основний матеріал і результати. Водний транспорт є більш дешевим та екологічним порівняно з іншими видами транспорту, що визначає його конкурентоспроможність порівняно з іншими видами транспорту з точки зору обслуговування внутрішньої та міжнародної торгівлі. Інфраструктуру морського транспорту становлять МП, розташовані на шляхах міжнародних транспортних коридорів. У складі об'єктів портової інфраструктури (рухомого та нерухомого майна, що забезпечує функціонування МП), виділяють стратегічні об'єкти, які знаходяться у державній власності, – гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден [8].

Інфраструктура внутрішнього водного транспорту (ІВВТ) забезпечує судноплавство внутрішніми водними шляхами включає такі об'єкти: гідротехнічні споруди, рейди, затони, місця стоянки суден, засоби навігаційного обладнання та гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби, мережі та споруди зв'язку, сигналізації, інформування та управління рухом суден, а також судна і плавуче обладнання, призначені для виконання шляхових робіт тощо. До стратегічних об'єктів ІВВТ відносять судноплавні канали внутрішніх водних шляхів, судноплавні гідротехнічні споруди, засоби навігаційного обладнання та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, об'єкти річкової інформаційної служби державної форми власності. Кабінет Міністрів України затверджує порядок ведення Реєстру об'єктів ІВВТ. Відповідно до статті 13 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» стратегічні об'єкти ІВВТ мають перебувати у державній формі власності, а річкові порти (термінали) – у будь-якій [9]. Річковий порт (термінал) має дотримуватися режиму охорони об'єктів інфраструктури, суден, пасажирів і вантажів на своїй території та в операційній акваторії причальних споруд. Якщо у ньому відкрито міжнародний пункт пропуску через державний кордон України для морського сполучення, то режим охорони має відповідати вимогам міжнародних стандартів.

МП України відіграють важливу роль в обслуговуванні зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання, пріоритетним об'єктом експорту є продукції агропромислового та гірничо-металургійного комплексів країни, а імпорту – вугілля, залізорудна сировина та контейнерні вантажі. Мето-

дичні засади розробки і реалізації стратегічних і оперативних планів розвитку морських портів (МП) викладені у статті 7 Закону України «Про морські порти України» [8]. Стратегія розвитку МП є ієрархічним документом, який містить цілі, що відносяться до різних часових обріїв: довгострокові (від 10 до 25 років), середньострокові (від 10 до 10 років), короткострокові (до 5 років). Її розробкою займається Міністерство інфраструктури України (МІУ), а затверджує Стратегію Кабінет Міністрів України. Інформаційною основою її розробки є плани розвитку МП та морських терміналів, прогнози щодо вантажо потоків, обсягу інвестицій, тарифів, формування і використання фінансових ресурсів.

Стратегії розвитку водного транспорту мають бути узгодженими з регіональними програми розвитку, системний опис яких надається у Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки [10]. У ній у складі території України виділяється макрорегіон «Азов-Чорне море» – це 30-кілометрова зона, яка прилягає до морського узбережжя або узбережжя морських заток і лиманів. За напрямом «Реалізація морського потенціалу для розвитку приморських регіонів та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів» передбачається удосконалення транспортної логістики приморських регіонів для з'єднання населених пунктів курортного значення між собою та з обласними центрами (Одесою, Миколаєвом, Херсоном, Запоріжжям), реалізація якого актуалізується після деокупації півдня України і АР Крим. За напрямом «Розвиток територій української частини Дунайського регіону та транскордонного співробітництва» особливий акцент робиться на транспортному секторі і сполученні з придунайськими державами річковим транспортом.

Спільною множиною Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки та Державної цільової програми відновлення та розбудови миру в східних регіонах України є визначення порядку цільового спрямування державних капітальних вкладень у розвиток транспортної інфраструктури на територіях, що постраждали внаслідок збройної агресії РФ проти України [11].

Стратегічне управління МП здійснює ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) безпосередньо і через свої філії, створені в кожному МП у формі його адміністрації. Наказом МІУ № 445 від 10.08.2020 за погодженням з Наглядною радою затверджено Стратегічний план розвитку ДП «АМПУ» на 2021–2025 роки. Його пріоритетом є модернізація основних засобів, уніфікація і оптимізація бізнес-процесів МП, підвищення фінансової результативності функціонування та рівня міжнародної конкурентоспроможності за рахунок більш ефективного управління персоналом та економічним розвитком підприємства, комерціалізації портової діяльності для покращення стану портової інфраструктури та якості портових послуг. Значна увага приділяється удосконаленню корпоративного управління, ліквідації невласливих функцій державного управління ДП «АМПУ», активізації роботи рад МП у частині зміцнення комерційних і суспільних відносин з портовим співтовариством і органами місцевої влади, включаючи створення нових робочих місць в МП. Кожний МП має свою стратегію розвитку, яка затверджується ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) та погоджується з МІУ. План окремого МП має відповідати галузевій Стратегії, планам розвитку морських терміналів, а також обсягами вантажообороту у розрізі окремих клієнтів, які користуються послугами МП.

У 2013 році було прийнято Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року [12], в яку вносилися зміни і на даний момент вона діє в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р). Концептуальні засади щодо розбудови ІВВТ викладено у проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на десятирічний період (до 2031 року), запропонованому МІУ у 2021 році [13]. Систематизацію стратегічних цілей, викладених у зазначених програмних документах, і результати їх удосконалення за результатами проведеної критичної оцінки наведено у табл. 1.

Перша стратегічна ціль. Конкурентоспроможність ДСК є нижчою порівняно з приватними портовими операторами через вищий рівень соціальних зобов'язань, фіскального навантаження, ускладнення операційних процесів необхідністю їх вирішення на державному рівні, у т.ч. шляхом здійснення публічних закупівель тощо. Приватне інвестування у розвиток МП стримується недостатньо ефективною системою розпорядження державним майном, узгодження з органами місцевого самоврядування процедур земле-відведення, тривалим терміном прийняття рішень. У провідній світовій практиці поширеною є взаємодія держави і приватного сектору економіки в частині модернізації існуючих та створення нових перевантажувальних потужностей на основі «порт-лендлорд» (від англ. *landlord* – власник нерухомості, землевласник). У рамках цієї моделі держава має право власності на землю та прилеглі до порту морські води, та здає термінали разом із землею в оренду приватним стивідорним компаніям для використання. Для українських умов інвестування у стратегічну інфраструктуру доцільно залишити за адміністрацією МП України, в іншу – перекласти на приватного інвестора, якому надати статус землекористувача.

Стратегічні цілі розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту України

Стратегічні цілі	Передумови	Напрями реалізації
1	2	3
Морські порти		
1. Оптимізація системи управління портовою галуззю	<ul style="list-style-type: none"> – передача адміністративних функцій від державної стивідорної компанії (ДСК) до адміністрації МП; – звільненням від державного регулювання тарифів на вантажні операції, – формуванням планів розвитку МП; – утворенням рад МП за участю всіх портових операторів; – прийняттям зводів звичаїв та обов'язкових постанов у МП. 	<ul style="list-style-type: none"> – перехід до європейської моделі управління «порт-лендлорд»; – надання в концесію ДСК та об'єктів портової інфраструктури на конкурсних засадах; – входження представників місцевої влади до рад МП; – розбудова корпоративного управління державних підприємств портової галузі (ДППГ), оптимізація їх дивідендної політики; звільнення від непрофільних активів і оптимізація витрат; – забезпечення прозорості діяльності МП, розвиток електронних сервісів доступу до публічної інформації.
2. Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей	<ul style="list-style-type: none"> – низькі позиції України у світових рейтингах якості портових послуг; – недостатній розвиток припортової інфраструктури (автомобільних та залізничних під'їзних шляхів); – розбалансованість пропускної здатності портової та припортової інфраструктури; – недостатній рівень використання потенціалу ДСК – МП; – брак глибоководних якірних місць, невідповідність їх в МП та на каналах паспортичним характеристикам; – повільне оновлення основних засобів на ДППГ, їх високий фізичний та моральний знос. 	<ul style="list-style-type: none"> – гармонізація планів розвитку інфраструктури: загальнодержавної, місцевої, портової, припортової, внутрішніх водних шляхів; – створення «сухих портів» і дієвих механізмів інвестування у розвиток припортової інфраструктури; – оновлення основних засобів ДСК, створення спеціалізованих перевантажувальних комплексів із залученням механізмів державно-приватного партнерства (ДПП); – запровадження компенсаційних механізмів для приватних інвесторів у стратегічні об'єкти портової інфраструктури на договірних засадах; – створення глибоководних морських терміналів; – впровадження смарт-портової, ресурсо-ефективної, екологічно-небезпечної портової інфраструктури; – введення в дію портових потужностей України після деокупації територій.
3. Покращення сервісу в морських портах України	<ul style="list-style-type: none"> – низький індекс ефективності логістики, митного та прикордонного контролю; – недостатня якість портових послуг; – несприятлива тарифна політика; – зміна товарної структури вантажообороту з експорту (заміщення продукції гірничо-металургійного комплексу продукцією АПК); – впровадження електронних систем оформлення суден і вантажів, а також ризик-орієнтованих систем їх контролю; – втрата МП України транзитних вантажопотоків через їх переорієнтацію на порти країн ЄС через анексію АР Крим і військові дії; – недостатній рівень екологічної та кібернетичної безпеки в МП. 	<ul style="list-style-type: none"> – запровадження інституту авторизованого економічного митного оператора в Україні та інформаційної системи «Морське вікно»; – захист систем управління та бізнес-процесів від кібер-загроз; – диференціація і забезпечення конкурентоспроможності ставок портових зборів за видами вантажів та напрямками транспортування; – гнучкість тарифів за міжнародними транспортними маршрутами; – забезпечення ефективного державного регулювання в сфері надання спеціалізованих послуг суб'єктами природних монополій; – оновлення спеціалізованого флоту для своєчасного проведення криголамних робіт в акваторіях МП та каналах; – дерегулювання та функціонування вільних митних зон сервісного і промислового типів; – створення індустріальних парків у межах МП та на припортових територіях; – покращення сервісу обслуговування пасажирських суден; – збільшення кількості плавучих та стаціонарних споруд для приймання шкідливих речовин та судових відходів.

(Закінчення таблиці 1)

1	2	3
Інфраструктура внутрішнього водного транспорту		
4. Забезпечення зростання транспортного потенціалу внутрішнього водного транспорту та модернізація його інфраструктури	<ul style="list-style-type: none"> – недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута інфраструктура (судноплавні шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід); – брак приватної інфраструктури (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо); – нестача фінансових ресурсів для інвестування в інфраструктуру та безпеку судноплавства; – недосконала тарифна та цінова політика на річні перевезення вантажів; – нереалізований потенціал перевезень вантажних перевезень між морськими та річковими портами. 	<ul style="list-style-type: none"> – модернізація публічної інфраструктури, яка забезпечуватиме ефективну логістику та повноцінну участь у мультимодальних транспортних ланцюгах; – формування конкурентоспроможної політики річкових тарифів та зборів; – залучення приватних інвесторів та операторів для ведення господарської діяльності на умовах концесії; – фінансування реальних інвестицій із Державного фонду внутрішніх водних шляхів, Державного фонду регіонального розвитку; – створення спеціалізованого підприємства з технічного обслуговування ІВТ, яке має забезпечувати комплексне ефективне використання державних об'єктів стратегічної інфраструктури; – кластерні об'єднання морських та річкових портів.

Джерело: власна розробка

Друга стратегічна ціль. У результаті забезпечення збалансованого розвитку МП необхідно: провести реструктуризацію недіючих або неефективно працюючих портових потужностей шляхом їх перетворення на продуктивні активи; забезпечити ефективну взаємодію різних видів транспорту; збільшити обсяг мультимодальних перевезень; залучати інвестиції у модернізацію об'єктів портової інфраструктури, передусім стратегічних, на основі ДПП; узгодити пропускних потужностей портової і припортової інфраструктури між собою, а також із планами розвитку територій; впроваджувати інноваційні форми організації портової діяльності, у т.ч. на основі створення «сухих портів»; здійснювати будівництво та реконструкцію глибоководних причалів для приймання великотоннажних суден; збільшувати пропускну спроможність судноплавних каналів; забезпечувати відповідність техніко-економічних параметрів МП України та на підхідних каналів їх паспортним характеристикам; впроваджувати новітні технології шляхом автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів морських терміналів («смарт-порт»); реалізувати заходи з економії, раціонального споживання, відновлення матеріальних і енергетичних ресурсів («ресурсо-ефективний порт»); дбати про захист довкілля, впроваджувати еколого-небезпечні технології («зелений порт»), у т.ч. за рахунок поступового виведення за межі портів, що знаходяться у містах та інших населених пунктах, операцій із перевантаження небезпечних вантажів, що роблять шкідливий вплив на навколишнє природне середовище.

Третя стратегічна ціль. Покращення сервісу в морських портах України пов'язуємо з такими заходами: впровадження електронних систем оформлення суден і вантажів для зменшення часу адміністративних і митних процедур; забезпечення технологій їх взаємодії з інформаційними системами фіскальних, митних та інших контролюючих органів; використання ризик-орієнтованих систем контролю товарних операцій для мінімізації податкових втрат бюджету і зменшення корупційних ризиків; диференціація ставок портових зборів за видами вантажів, структурою та напрямками вантажопотоків для стимулювання попиту на послуги водного транспорту і стимулювання конкуренції; відмова від державного регулювання цін на конкурентних ринках портової галузі (перевалка вантажів, обслуговування пасажирів, буксирування, бункерування, швартування, днопоглиблювальні роботи тощо); оптимізація логістичних транспортних ланцюжків; збільшення контейнерних перевезень вантажів морським транспортом за маршрутами, що об'єднують країни ЄС з Китаєм (за Шовковим шляхом), Індією, Туреччиною; включення вітчизняних МП із найбільшими обсягами перевалки до основної мережі TEN-T.

Четверта стратегічна ціль. Забезпечення зростання транспортного потенціалу внутрішнього водного транспорту та модернізація його інфраструктури досягається реалізацією таких заходів: реформуванням діяльності Річкової інформаційної служби водних шляхів України відповідно до європейських стандартів; забезпечення економічної ефективності діяльності річкових портів, терміналів та підприємств річкового транспорту; зростання безпеки судноплавства за рахунок використання гарантованих глибини та

сучасних засобів навігації; пошук достатніх і гарантованих джерел фінансування для технічної підтримки і модернізації стратегічних інфраструктурних об'єктів; використання для здійснення капітальних вкладень коштів цільового фінансування із Державного фонду внутрішніх водних шляхів і Державного фонду регіонального розвитку; створення сприятливого інвестиційного середовища для залучення коштів міжнародних фінансових організацій, іноземних та вітчизняних інвесторів для оновлення флоту річкового транспорту; стимулювання приватних інвестицій у розвиток портів, терміналів, припортової інфраструктури; створення інформаційних порталів про інвестиційні проекти для пошуку зацікавлених в їх реалізації осіб; розвиток пасажирських перевезень, туристичної та спортивної інфраструктури, у тому числі міжнародної; запровадження у річкових портах на пунктах пропуску через державний кордон системи автоматизованої обробки документів та електронного обміну інформацією за принципом «єдиного вікна» у рамках лібералізації регуляторного впливу, зниження податкових і митних ризиків.

Висновки.

1. Узагальнено нормативно-правові вимоги до розробки стратегічних програм розвитку національної транспортної системи, регіональних і галузевих транспортних комплексів, підприємств водного транспорту та суб'єктів господарювання, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського і внутрішнього водного транспорту. Систематизовано та надано критичну оцінку програмних документів держави, у яких визначено економічні стратегії розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту.

2. Запропоновано цільові таргети стратегій розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту: приватизація за умови обмеження державної власності стратегічними об'єктами та природно-монопольними сегментами; залучення приватних інвесторів та операторів для експлуатації інфраструктурних об'єктів на основі концесійних механізмів; створення умов для реалізації проектів державно-приватного партнерства; покращення сервісу для споживачів транспортних послуг у сфері внутрішніх і зовнішніх перевезень; підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських та річкових портах України; узгодження пропускну здатності їх та відповідної припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг); збільшення абсолютного обсягу і рівня внутрішнього і зовнішнього транспортування вантажів і пасажирів водним транспортом; зростання ролі морських і річкових портів в обслуговуванні міжнародних ланцюгів постачань, мульти-модальних та інтермодальних перевезень; активізація механізмів внутрішньогалузевої конкуренції і створення умов для використання внутрішнього водного транспорту як альтернативи морському; забезпечення екологічної та кібер-безпеки, недопущення забруднення навколишнього природного середовища суб'єктами господарювання і суднами; дотримання вимог щодо охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морських та річкових портів, на каналах, безпеки судноплавства тощо.

3. Обґрунтовано ієрархічний підхід до формування економічної політики розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту на основі синтезу багаторівневих стратегій: по-перше, державний рівень (Національна транспортна стратегія України); по-друге, галузевий рівень (Стратегія розвитку морських портів України, Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України); по-третє, територіальний рівень (Державна стратегія регіонального розвитку); по-четверте, рівень суб'єктів господарювання, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського і внутрішнього водного транспорту. Показано, що якість розроблених стратегій та ефективність практичної реалізації їх положень залежить від дієвості комунікаційних зв'язків за вертикаллю (галузева підпорядкованість) і горизонталлю (регіональні транспортні комплекси), а також ступеня узгодження інтересів зацікавлених осіб.

Перспективами подальших досліджень є обґрунтування інвестиційних стратегій модернізації морського транспорту в Україні та механізмів їх реалізації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
2. Лаврущенко Ю. О. Дослідження світових тенденцій розвитку морських портів. *Менеджер*. 2020. № 2. С. 156–166.
3. Загородня Ю. В. Перспективи стратегічного розвитку морських портів України. *Вісник ХНАУ. Серія : Економічні науки*. 2020. № 4(1). С. 49–58. DOI: <https://doi.org/10.31359/2312-3427-2020-4-1-49>
4. Руснак А. В., Надточій І. І., Ломоносов Д. А. Чинники формування конкурентоспроможності та сталого розвитку морських портів України. *Економіка та держава*. 2021. № 2. С. 24–28. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2021.2.24>
5. Кузьменко К. Механізм оптимізації інвестиційної активності в системі інтеграційних технологій морського транспорту. *Науковий журнал «Економіка і регіон»*. Полтава : ПНТУ, 2022. Т. 2(85). С. 47–52. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2\(85\).2631](https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2(85).2631)

6. Власова В. П., Тарновська І. В. Розвиток дунайських морських портів у контексті євроінтеграції Причорноморського регіону. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 53. С. 62–68. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.53-9>
7. Nikolayev Y. Development strategy and restructuring of Illichivsk commercial sea port as an integral part of Odessa transport cluster. *Економічні інновації*. 2012. Вип. 50. С. 237–247.
8. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
9. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#n1565>
10. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82#w1_77
11. Про затвердження Державної цільової програми відновлення та розбудови миру в східних регіонах України : Постанова Кабінету Міністрів України від 13.12.2017 № 1071. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1071-2017-%D0%BF?find=1&text=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82#w1_5
12. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020 р. № 1634-р). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text>
13. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року (проект). URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D0%92%D0%92%D0%A8.docx>

REFERENCES:

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018) Order "On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (in Ukrainian)
2. Lavrushchenko Yu. O. (2020) Doslidzhennia svitovykh tendentsii rozvytku morskyykh portiv [Study of global trends in the development of seaports]. *Menedzher*, vol. 2, pp. 156–166. (in Ukrainian)
3. Zahorodnia Yu. V. (2020) Perspektyvy stratehichnoho rozvytku morskyykh portiv Ukrainy [Perspectives of strategic development of seaports of Ukraine]. *Visnyk KhNAU. Seriya: Ekonomichni nauky*, vol. № 4(1), pp. 49–58. DOI: <https://doi.org/10.31359/2312-3427-2020-4-1-49> (in Ukrainian)
4. Rusnak A. V., Nadtochii I. I., Lomonosov D. A. (2021) Chynnyky formuvannya konkurentospromozhnosti ta staloho rozvytku morskyykh portiv Ukrainy [Factors of formation of competitiveness and sustainable development of seaports of Ukraine]. *Ekonomika ta derzhava*, vol. 2, pp. 24–28. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6806.2021.2.24> (in Ukrainian)
5. Kuzmenko K. (2022) Mekhanizm optymizatsii investytsiinoi aktyvnosti v systemi intehratsiinykh tekhnolohii morskoho transportu [The mechanism of optimization of investment activity in the system of integration technologies of sea transport]. *Naukovyi zhurnal "Ekonomika i rehion"*. *Poltava: PNTU*, vol. 2(85), pp. 47–52. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2\(85\).2631](https://doi.org/10.26906/EiR.2022.2(85).2631) (in Ukrainian)
6. Vlasova V. P., Tarnovska I. V. (2020) Rozvytok dunaiskykh morskyykh portiv u konteksti yevrointehratsii Prychornomorskoho rehionu [Development of Danube seaports in the context of European integration of the Black Sea region]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, vol. 53, pp. 62–68. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.53-9> (in Ukrainian)
7. Nikolayev Y. (2012) Development strategy and restructuring of Illichivsk commercial sea port as an integral part of Odessa transport cluster. *Economic innovations*, vol. 50, pp. 237–247.
8. Verkhovna Rada of Ukraine (2012) Law of Ukraine "About sea ports of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (in Ukrainian)
9. Verkhovna Rada of Ukraine (2020) Law of Ukraine "About inland water transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#n1565> (in Ukrainian)
10. Cabinet of Ministers of Ukraine (2020) State regional development strategy for 2021–2027, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82#w1_77 (in Ukrainian)
11. Cabinet of Ministers of Ukraine (2017) State target program for restoration and peace building in the eastern regions of Ukraine, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1071-2017-%D0%BF?find=1&text=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82#w1_5 (in Ukrainian)
12. Cabinet of Ministers of Ukraine (2020) Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period until 2038, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> (in Ukrainian)
13. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2021) Strategy for the development of inland water transport of Ukraine for the period until 2031 (project), available at: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D0%92%D0%92%D0%A8.docx> (in Ukrainian)

УДК 338.242

JEL L10, L92, O10, O32

Райчева Лариса Іванівна, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин, Міжнародний гуманітарний університет. **Економічні стратегії розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту.**

У статті узагальнено нормативно-правові вимоги до розробки стратегічних програм розвитку національної транспортної системи, регіональних і галузевих транспортних комплексів, підприємств водного транспорту та суб'єктів господарювання, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері морського і внутрішнього водного транспорту. Систематизовано та надано критичну оцінку програмних документів держави, у яких визначено економічні стратегії розвитку і модернізації інфраструктури водного транспорту, запропоновано їх удосконалені цільові таргети. Обґрунтовано ієрархічний підхід до формування економічної політики розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту на основі синтезу багаторівневих стратегій. Показано, що якість розроблених стратегій та ефективність практичної реалізації їх положень залежить від дієвості комунікаційних зв'язків за вертикаллю (галузева підпорядкованість) і горизонталлю (регіональні транспортні комплекси), а також ступеня узгодження інтересів зацікавлених осіб.

Ключові слова: економічні стратегії, розвиток, модернізація, інфраструктура, водний транспорт.

UDC 338.242

JEL L10, L92, O10, O32

Larysa Raicheva, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics and International Economic Relations, International Humanitarian University. **Economic strategies for the development and modernization of water transport infrastructure.**

The article summarizes the regulatory and legal requirements for the development of strategic programs for the development of the national transport system, regional and sectoral transport complexes, water transport enterprises and business entities that carry out auxiliary activities in the field of maritime and inland water transport. Systematized and provided a critical assessment of the program documents of the state, which define economic strategies for the development and modernization of water transport infrastructure. The target targets of strategies for the development and modernization of water transport infrastructure are proposed, the main of which are: privatization under the condition of limiting state ownership of strategic objects and natural-monopoly segments; attraction of private investors and operators for operation of infrastructure facilities based on concession mechanisms; creation of conditions for implementation of public-private partnership projects; improvement of service for consumers of transport services in the field of internal and external transportation; coordination of port capacity and corresponding port infrastructure; growing role of sea and river ports in serving international supply chains, multimodal and intermodal transportation. A hierarchical approach to the formation of the economic policy of development and modernization of water transport infrastructure based on the synthesis of multi-level strategies is substantiated: first, the state level (National Transport Strategy of Ukraine); secondly, the sectoral level (Strategy for the development of seaports of Ukraine, Strategy for the development of inland water transport of Ukraine); thirdly, the territorial level (State strategy of regional development); fourthly, the level of economic entities carrying out auxiliary activities in the field of sea and inland water transport. It is shown that the quality of the developed strategies and the effectiveness of the practical implementation of their provisions depends on the effectiveness of communication links vertically (branch subordination) and horizontally (regional transport complexes), as well as the degree of coordination of interests of interested parties.

Key words: economic strategies, development, modernization, infrastructure, water transport.