

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2024. № 11.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.11.104>

УДК 656.615:338.49(477)

М. Л. Осадчий,

аспірант кафедри економіки, права та управління бізнесом,

Одеський національний економічний університет

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8290-975X>

**ІНСТИТУЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ МЕХАНІЗМИ РОЗВИТКУ
ІНФРАСТРУКТУРИ ГОСПОДАРЮВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ
УКРАЇНИ**

M. Osadshyi,

PhD student of the Department of Economics, Law and Business Management,

Odessa National Economic University

**INSTITUTIONAL AND ECONOMIC MECHANISMS FOR THE
DEVELOPMENT OF THE MANAGEMENT INFRASTRUCTURE OF
UKRAINE'S SEAPORTS**

У статті розглядається важлива роль інституційно-економічних механізмів у розвитку інфраструктури господарювання, зокрема в контексті морських портів України. Вивчення літературних джерел оцінки особливостей інституційно-економічних механізмів розвитку водного транспорту України показали, що багато з її аспектів вимагають постійного моніторингу та аналізу. Метою статті є визначення

інституційно-економічних механізмів, що сприяють розвитку інфраструктури господарювання та аналіз успішних прикладів взаємодії державних і приватних інституцій у розбудові сучасної інфраструктури морських портів. Об'єктом дослідження є інфраструктура господарювання морських портів України. Підкреслено важливість використання міжнародного досвіду в управлінні морськими портами, акцентуючи на прикладах країн, які успішно впровадили сучасні механізми управління портовою інфраструктурою, таких як США, Сингапур, Австралія та Угорщина. Дани рекомендації щодо подальших напрямів розвитку водного транспорту України.

The article examines the significant role of institutional and economic mechanisms in the development of management infrastructure, particularly in the context of Ukraine's seaports. In Ukraine's context, these mechanisms are especially important due to the challenges posed by military aggression, which has destroyed part of the infrastructure and created an urgent need for its rapid and effective restoration. A review of the literature on the assessment of the institutional and economic mechanisms for the development of Ukraine's water transport highlights that many of its aspects require continuous monitoring and analysis. The aim of the article is to identify the institutional and economic mechanisms that promote the development of management infrastructure and to analyze successful examples of collaboration between public and private institutions in the construction of modern seaport infrastructure. The object of the study is the management infrastructure of Ukraine's seaports. The article focuses primarily on the fact that institutional and economic mechanisms provide the foundation for interaction between public and private institutions, promoting the effective management and development of infrastructure. Elements of these mechanisms are described, such as the legal framework, which defines the legislative basis for regulating economic activity, and the institutional structure, which includes government bodies responsible for regulating and monitoring

economic processes in the infrastructure sector. Significant attention is paid to financial mechanisms that help attract investment for the reconstruction and modernization of infrastructure, especially seaports. The importance of utilizing international experience in port management is emphasized, with a focus on examples from countries that have successfully implemented modern port infrastructure management mechanisms, such as the USA, Singapore, Australia, and Hungary. Recommendations for the further development of Ukraine's water transport are provided.

Ключові слова: *інфраструктура господарювання, інститути розвитку, інституційно-економічні механізми, підприємництво, морські порти, державно-приватне партнерство.*

Keywords: *management infrastructure, development institutions, institutional and economic mechanisms, entrepreneurship, seaports, public-private partnership.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Інституційно-економічні механізми відіграють важливу роль у розвитку інфраструктури господарювання будь-якої країни. Вони забезпечують структуру та правила, за якими діють економічні агенти, створюючи умови для ефективного функціонування інфраструктури, що охоплює транспорт, комунікації, енергетику, логістику та інші критичні системи. Сталість і ефективність цих інститутів визначає здатність економіки не тільки розвиватися в стабільних умовах, а й адаптуватися до глобальних викликів і внутрішніх трансформацій. В умовах глобалізації та швидкого технологічного прогресу інфраструктура стає важливою складовою успіху економічних систем, створюючи основи для зростання продуктивності, поліпшення якості життя населення та стимулювання інвестицій. Однак сучасні виклики, включаючи військову агресію та її руйнівний вплив на інфраструктуру, змусили

переосмислити підходи до розвитку та відновлення цієї галузі. У післявоєнному періоді особливого значення набувають інституційно-економічні механізми розвитку портової інфраструктури та пошук ефективних джерел фінансування для їх модернізації та відновлення.

Ефективне функціонування інфраструктури значною мірою залежить від узгодженої діяльності державних та приватних інститутів, а також їх здатності швидко реагувати на виклики сучасності. Удосконалення регуляторних механізмів, розвиток державно-приватного партнерства та створення умов для залучення інвестицій є критично важливими для забезпечення довготривалого економічного зростання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Час початку дослідження інституційних проблем у рамках сучасних, загальновідомих термінів і понять можна віднести до робіт таких представників інституціональної економічної думки, як Р. Коуз, Д. Белл, Дж. Гелбрейт, Т. Веблен, Г. Беккер, Дж. Б'юкенен, Г. Демсец, Д. Норт [1] і О. Вільямсон.

Окремі аспекти розвитку морських портів досліджували такі науковці, як О.Ю. Ємельянова, А.О. Ніцевич, П.О. Павловський, К.С. Пісьменна та інші. Особливості функціонування провідних морських портів світу розглядаються в офіційних документах ЄС та світу. Дослідження досвіду роботи міжнародних портів і врахування їхніх досягнень можуть сприяти оптимізації процесів реформування морської галузі в Україні.

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення інституційно-економічних механізмів, що сприяють розвитку інфраструктури господарювання та аналіз успішних прикладів взаємодії державних і приватних інституцій у розбудові сучасної інфраструктури морських портів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інфраструктура господарювання визначається як комплекс матеріальних і нематеріальних об'єктів, які забезпечують функціонування економічних процесів у суспільстві [1]. Розвиток цієї інфраструктури є критичним для ефективності та конкурентоспроможності економіки. У той же час, цей процес не може

відбуватися самостійно - для його сприяння потрібні відповідні інституційно-економічні механізми.

Категорія «механізм», згідно з тлумачним словником сучасної української мови, має такі значення: (1) внутрішня структура, система чогось; (2) сукупність станів і процесів, що складають фізичне, хімічне, фізіологічне тощо явище [2, с. 227]. За словником іншомовних слів, «система» (від гр. *systema* – ціле, складене з частин, поєднання) визначається як: 1) сукупність закономірно пов'язаних між собою елементів (об'єктів, явищ, поглядів, знань тощо), які утворюють певну цілісність і єдність; 2) певний порядок розташування та взаємозв'язку частин чогось (наприклад, механізмів) [3, с. 562]. Отже, на нашу думку, можна стверджувати, що механізм регулювання - це узгоджена взаємодія сукупності елементів системи, пов'язаних між собою відповідно до закономірностей, яка забезпечує її цілісність, ефективне та гармонійне функціонування.

Термін "інституційно-економічні механізми" відображає комплекс засобів, правил, процедур і організаційних структур, які визначають способи взаємодії між суб'єктами економіки (наприклад, державою, бізнесом, громадянами) з метою забезпечення ефективного функціонування ринкової економіки та досягнення стратегічних економічних цілей. Основні аспекти інституційно-економічних механізмів включають:

1. Правовий каркас - система законів, нормативних актів і правил, які регулюють економічну діяльність. Це включає права власності, контрактне право, адміністративні та фіскальні правила, які впливають на умови участі у ринкових відносинах.

2. Інституційна структура - органи влади, регуляторні органи, інституції, що відповідають за регулювання ринків, моніторинг економічної діяльності та забезпечення виконання правил.

3. Фінансові механізми - методи фінансування проектів та програм, такі як податкові стимули, державні гранти, кредитування від міжнародних фінансових організацій.

4. Ринкові механізми - механізми, що включаються в процес взаємодії між суб'єктами ринку, наприклад, ринкові ціни, конкуренція, попит і пропозиція, інновації та інші елементи, що впливають на ефективність виробництва і споживання.

Ці механізми взаємодіють між собою для забезпечення стабільності, сталого економічного зростання і досягнення соціально-економічного розвитку. Вони формуються в процесі інституційної еволюції і можуть варіюватися в залежності від політичного, економічного і культурного контексту кожної країни. В даній роботі акцент буде робитися саме на фінансових механізмах.

Розвиток і ефективне управління морськими портами мають важливе стратегічне значення для країн з доступом до моря. Отже, для тих держав, які лише розпочинають реформування та модернізацію своєї портової інфраструктури, важливим є використання досвіду успішно функціонуючих морських портів. Це допоможе їм створити власну ефективну модель управління портами, мінімізувати ризики та уникнути можливих негативних наслідків.

Одним із ключових аспектів є роль держави в створенні сприятливих умов для розвитку інфраструктури. Державні інституції відповідають за регулювання, фінансування та моніторинг інфраструктурних проєктів. Вони забезпечують необхідну правову базу, яка гарантує права інвесторів та забезпечує стабільність інвестиційного клімату. Крім того, держава може використовувати різні інструменти, такі як податкові пільги, гранти та державні замовлення, щоб стимулювати розвиток інфраструктури в стратегічно важливих галузях.

Прикладом країни, яка активно використовує державні джерела фінансування для розвитку інфраструктури морських портів є США.

Досвід Сполучених Штатів з розвитку інфраструктури морських портів є одним із найбільш вражаючих і успішних прикладів у світі. США мають велику мережу морських портів, які відіграють ключову роль у забезпеченні

економічного розвитку країни через забезпечення міжнародного торгівельного обміну та постачання внутрішнього ринку. Найбільші морські порти США знаходяться на узбережжі Атлантичного, Тихого і Мексиканського заливів. Ці порти, такі як порт Нью-Йорка-Нью-Джерсі, порт Лос-Анджелеса-Лонг-Біча, порт Хьюстона, порт Саванна, є ключовими вузлами для обслуговування контейнерних, нафтових, збройових і інших типів вантажів. Найбільш відомий річковий порт у США - це порт Новий Орлеан на річці Міссісіпі, який забезпечує доступ до центральних і південних регіонів країни. Річкові порти грають важливу роль у перевезенні сільськогосподарської продукції, вугілля та інших товарів між внутрішніми штатами. Шаландні порти, такі як порт Сан-Франциско, порт Сіетла, порт Портленда забезпечують обслуговування регіональних і міжнародних суден, які здійснюють доставку вантажів у північно-західних штатах.

У США існує довга історія державної підтримки і розвитку портової інфраструктури. Федеральні та штатні влади активно інвестують у модернізацію та розширення портів, що дозволяє збільшувати їх потужності та підвищувати ефективність обслуговування суден і вантажів.

Прикладом є програма "Марітайм Адміністрейшн" (Maritime Administration, MARAD), що відповідає за фінансування різноманітних проектів у сфері морського транспорту, включаючи розвиток інфраструктури портів. Марітайм Адміністрейшн (Maritime Administration, MARAD) є ключовим агентством управління морськими та водними транспортними системами в Сполучених Штатах. Ця федеральна агенція входить до складу Міністерства транспорту США і займається регулюванням та підтримкою морських підприємств, інфраструктури, освіти та безпеки. MARAD відповідає за розробку і реалізацію політики в галузі морського транспорту. Це включає в себе забезпечення дотримання стандартів безпеки, якості обслуговування пасажирів та вантажів, а також забезпечення розвитку ефективних транспортних маршрутів. Також MARAD займається підтримкою морської освіти та навчання, зокрема через Національну

академію морського транспорту (United States Merchant Marine Academy) і інші навчальні заклади. Ці програми спрямовані на підготовку професіоналів для морської промисловості і забезпечення національної безпеки. Крім того MARAD має програми фінансування для підтримки і розвитку морських портів, терміналів, доків, причалів та іншої інфраструктури, необхідної для ефективного функціонування морського транспорту. Це включає ініціативи на підтримку модернізації і розширення портових установок [4].

Важливими програми, що реалізує MARAD є:

1. Дотаційна програма для розвитку морської інфраструктури (Maritime Administration's Port Infrastructure Development Program) - ця програма надає фінансування для модернізації і розширення портових інфраструктурних об'єктів, що сприяє збільшенню їх пропускної здатності та підвищенню ефективності обслуговування суден і вантажів [5].

2. Програма дотацій для національних академій морського транспорту (Maritime Administration's Maritime Academy Grant Program) - ця програма надає фінансування для підтримки діяльності і розвитку Національної академії морського транспорту та інших академій, що готують фахівців для морської індустрії [6].

3. Програма фінансування морських досліджень і розвитку (Maritime Administration's Marine Research and Development Grant Program) - ця програма підтримує інноваційні дослідження та розвиток в галузі морського транспорту, включаючи нові технології, що підвищують ефективність та зменшують вплив на довкілля [7].

На рівні ринкових механізмів розвитку інфраструктури велике значення мають приватні інвестиції та комерційні проекти. Приватний сектор часто має більшу ефективність у використанні ресурсів і здатність до інновацій, що може сприяти розвитку нових технологій і підходів у будівництві інфраструктури. Для стимулювання приватних інвестицій важливо створювати стабільний регуляторний каркас, який забезпечує прозорість умов участі на ринку і знижує ризики для інвесторів.

Прикладом країни, яка активно використовує приватні інвестиції для розвитку інфраструктури портів є Сингапур.

Сингапур, відомий своєю відмінною інфраструктурою та стратегічним розташуванням, є світовим лідером у сфері розвитку морських портів. Приватні інвестиції в цей сектор відіграють ключову роль у забезпеченні сталого росту та конкурентоспроможності портової інфраструктури.

Перш за все, варто зазначити, що історія успіху Сингапуру в сфері портового бізнесу почалася з відкриття в 1819 році Британською Східно-Індійською компанією торгової бази. З того часу країна активно розвивалася як міжнародний морський хаб, що залежить від ефективного управління, технологічних інновацій і інвестицій в інфраструктуру.

Приватні інвестиції грають важливу роль у сприянні розвитку портових установ Сингапуру через кілька ключових механізмів. По-перше, розвиток частково фінансується через публічно-приватні партнерства (PPP), які дозволяють приватним інвесторам брати участь у проектах інфраструктури портових установ. Наприклад, Порт Туас — це масштабний проєкт порту в Сингапурі, який планується стати одним із найбільших і найсучасніших портів у світі. Його будівництво почалося у 2015 році, а повне завершення планується на 2040-ті роки. Цей порт буде об'єднувати всі контейнерні операції Сингапуру і має потенціал обслуговувати до 65 мільйонів двадцятифутових еквівалентних одиниць (TEU) на рік. Порт буде оснащений передовими технологіями автоматизації, включаючи автоматизовані крани і транспортні засоби, що дозволить значно підвищити ефективність операцій. Крім того, порт Туас використовує екологічні ініціативи для досягнення вуглецевої нейтральності до 2050 року.

Багатомільярдний етап 1, який розпочався в 2015 році, був завершений спільним підприємством у складі Dredging International Asia Pacific Pte. Ltd. (дочірня компанія DEME для регіону Південно-Східної Азії) і Daelim Industrial Co. Ltd. У ході проєкту команди успішно побудували новий портовий термінал із понад 20 глибоководними причалами, що забезпечує

загальну пропускну здатність 20 мільйонів двадцятифутових еквівалентних одиниць (TEU) на рік. Схема також передбачала будівництво причальної стінки довжиною 8,6 км з фундаментом, днопоглиблення фарватеру та басейнів, а також рекультивацію 294 га нових земель. Щоб досягти цього, підрядникам довелося використати понад 80 мільйонів м³ меліоративної засипки, яка в основному складалася з видобутих матеріалів, викопаних матеріалів з інших наземних проектів і піску, імпортованого з віддалених джерел. Загалом проект залучив 34 мільйони людино-годин за підтримки понад 450 компаній. Проект Tuas Next-Generation Port, який розробляється в чотири етапи, матиме ціну понад 20 мільярдів доларів. Роботи з рекультивації Фази 2 виконуються спільним підприємством Penta-Ocean Construction Co. Ltd/Hyundai Engineering & Construction Co. Ltd/Boskalis International BV (РНВ). За даними МРА, етап 2 триває за графіком, а планування етапу 3 вже триває [8].

Цей проект значно підвищив конкурентоспроможність Сінгапуру як головного міжнародного торговельного вузла в регіоні. Збільшення транзиту вантажів сприяло економічному зростанню, створенню нових робочих місць і підтримувало інфраструктурний розвиток країни.

Другим важливим аспектом є створення вільних економічних зон із спеціальним режимом, які приваблюють інвестиції з усього світу. Сінгапурський порт став платформою для глобальної торгівлі, завдяки сприянню інвестицій в технології і автоматизацію, що підвищує ефективність обробки вантажів і знижує час очікування.

У підсумку, досвід вкладання приватних інвестицій у розвиток портів Сінгапуру демонструє значення партнерства між державними і приватними секторами у створенні високоефективних і стійких морських інфраструктур. Це є ключовим чинником в забезпеченні конкурентоспроможності та підтримці міжнародної торгівлі в умовах глобалізації.

Таким чином, вкладання приватних інвестицій у порти Сінгапуру є не лише демонстрацією їхньої економічної ефективності, але й ключовим

стимулом для інноваційного розвитку і сталого економічного зростання країни.

Крім того, інституційно-економічні механізми також включають в себе міжнародне співробітництво та міжнародні фінансові установи. Глобальні фінансові інституції, такі як Світовий банк чи Міжнародний валютний фонд, можуть забезпечувати фінансування та технічну підтримку для масштабних інфраструктурних проєктів у розвиваючихся країнах. Вони також сприяють впровадженню найкращих практик у управлінні інфраструктурою та забезпеченню сталого розвитку.

Прикладами країни, яка активно залучає міжнародні фінансові установи для розвитку своїх портів є Угорщина.

Угорщина, не має прямого виходу до моря, проте розташована на одному з найважливіших водних шляхів Європи – річці Дунай. Вона відіграє ключову роль у транспортній системі Центральної та Східної Європи. Оскільки розвиток портової інфраструктури є надзвичайно важливим для економічного зростання країни, міжнародні фінансові організації, такі як Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Світовий банк та Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), відіграють важливу роль у фінансуванні цих проєктів.

Європейський інвестиційний банк є одним із найбільших кредиторів інфраструктурних проєктів в Європі. Його місія полягає у підтримці довгострокових інвестицій, які сприяють економічному розвитку та інтеграції Європейського Союзу. В Угорщині ЄІБ активно фінансує модернізацію портової інфраструктури на Дунаї [9].

Одним із прикладів є проєкт розвитку порту Будапешта, де ЄІБ надав значні кошти для реконструкції причалів, модернізації навігаційних систем та покращення транспортної логістики. Це дозволило підвищити ефективність та конкурентоспроможність порту, зробивши його важливим логістичним хабом у регіоні.

Світовий банк також відіграє важливу роль у фінансуванні інфраструктурних проектів в Угорщині. Його фінансування спрямоване на проекти, які сприяють сталому економічному розвитку та покращенню екологічних стандартів. У випадку угорських портів, Світовий банк підтримує проекти, які спрямовані на зменшення екологічного впливу та впровадження новітніх технологій.

Наприклад, Світовий банк фінансував проект з модернізації систем очищення води в порту Будапешта, що дозволило значно зменшити забруднення річки Дунай. Це не лише покращило екологічний стан регіону, але й підвищило привабливість порту для міжнародних логістичних компаній [10].

Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) також активно інвестує в розвиток портової інфраструктури в Угорщині. Його фінансування спрямоване на проекти, які сприяють економічному зростанню та інтеграції Угорщини в міжнародні транспортні мережі.

Одним із важливих проектів, що підтримується ЄБРР, є розвиток інтермодальних терміналів у портах на Дунаї. Ці термінали дозволяють ефективно поєднувати водний, залізничний та автомобільний транспорт, що значно покращує логістичні можливості регіону. Завдяки цьому проекту Угорщина стала важливим транзитним пунктом для вантажів, що перевозяться між Західною Європою та країнами Балканського півострова [11].

Хоча Угорщина не має власного морського доступу, вона співпрацює з сусідніми країнами, зокрема з Хорватією (наприклад, у порті Рієка), для розвитку морських портів та забезпечення доступу до морських маршрутів через транспортні коридори Європейського союзу.

Інвестиції від міжнародних фінансових організацій мають вирішальне значення для розвитку портової інфраструктури в Угорщині. Європейський інвестиційний банк, Світовий банк та Європейський банк реконструкції та розвитку надають необхідні кошти для реалізації масштабних

інфраструктурних проєктів, які сприяють економічному зростанню та інтеграції Угорщини в міжнародну транспортну систему. Завдяки цим інвестиціям Угорщина покращує свою конкурентоспроможність, зменшує екологічний вплив та впроваджує новітні технології, що робить її важливим гравцем у транспортній системі Європи.

Одним з ефективних механізмів розвитку та модернізації портів є публічно-приватне партнерство (PPP), яке дозволяє залучати приватні інвестиції та експертизу для покращення інфраструктури та підвищення ефективності портових операцій. Публічно-приватне партнерство – це форма співпраці між урядом і приватним сектором, що передбачає розподіл ризиків, зобов'язань та вигод від реалізації інфраструктурних проєктів. У контексті портів, PPP зазвичай включає фінансування, будівництво, експлуатацію та обслуговування портових об'єктів. Приватний сектор може забезпечити необхідний капітал, технології та управлінську експертизу, тоді як держава забезпечує нормативно-правову підтримку та контроль за виконанням проєктів.

Прикладами реалізації публічно-приватного партнерства є досвід Австралії.

Австралія має велику кількість стратегічно важливих портів, які є критичними для її міжнародної торгівлі. Розвиток цих портів здійснюється через різні моделі фінансування та управління, серед яких значне місце займають публічно-приватні партнерства (PPP). Такі партнерства дозволяють залучати приватний капітал і експертизу для модернізації портової інфраструктури, підвищення ефективності та забезпечення стійкого розвитку. У цій роботі розглянуто три ключові приклади публічно-приватних партнерств в Австралії: порти Брісбен, Мельбурн, Ботані та Кембла.

У 2010 році уряд Квінсленду продав порт Брісбен консорціуму приватних інвесторів за 2,1 мільярда доларів. Цей консорціум включав Global Infrastructure Partners (GIP) та Queensland Investment Corporation (QIC). Продаж дозволив залучити значні кошти для розвитку інфраструктури порту

та його модернізації. Основні інвестиції були спрямовані на розширення контейнерних терміналів, покращення залізничних і дорожніх під'їзних шляхів, а також будівництво нових складських приміщень. Впровадження сучасних систем управління контейнерними терміналами та автоматизація процесів дозволили значно підвищити ефективність і продуктивність порту. Залучення приватного капіталу дозволило значно збільшити інвестиції у розвиток порту, що сприяло економічному зростанню регіону. Проект також створив нові робочі місця та покращив умови праці у порту. Впровадження нових технологій дозволило зменшити час обробки вантажів і підвищити загальну ефективність портових операцій [12].

Порт Мельбурна . У 2016 році уряд Вікторії уклав концесійну угоду на 50 років з консорціумом, до складу якого входили Queensland Investment Corporation (QIC), Global Infrastructure Partners (GIP) та Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB). Сума угоди склала 9,7 мільярда доларів. Приватні інвестори взяли на себе зобов'язання інвестувати значні кошти у розширення контейнерних терміналів, будівництво нових причалів та збільшення складських приміщень. Також планується впровадження нових технологій для оптимізації логістичних ланцюгів, зменшення часу на обробку вантажів та покращення транспортної інфраструктури. Значне збільшення обсягів обробки вантажів сприяє зростанню торгівлі та економічного розвитку Вікторії. Впровадження екологічно чистих технологій сприяє зменшенню викидів і покращенню екологічної ситуації в регіоні. Проект також створив нові робочі місця і покращив умови праці в порту [13].

У 2013 році уряд Нового Південного Уельсу продав порти Ботані та Кембла за 5,07 мільярда доларів консорціуму, очолюваному Industry Funds Management (IFM) та AustralianSuper. Продаж дозволив залучити значні кошти для розвитку портів та їх модернізації. Приватні інвестори взяли на себе зобов'язання інвестувати у розширення контейнерних терміналів, будівництво нових складських приміщень та покращення під'їзних шляхів. Впровадження новітніх технологій дозволило автоматизувати обробку вантажів і підвищити

ефективність портових операцій. Приватизація дозволила залучити значні інвестиції у розвиток портів, що сприяє зростанню торгівлі та економічного розвитку регіону. Проект створив нові робочі місця та покращив умови праці у портах. Впровадження екологічно чистих технологій дозволило зменшити викиди і покращити екологічну ситуацію. [14].

Публічно-приватне партнерство відіграє ключову роль у розвитку портової інфраструктури Австралії. Залучення приватного капіталу і експертизи дозволяє модернізувати порти, підвищувати їх ефективність і продуктивність, а також сприяти економічному зростанню країни. Приватизація портів Брісбен, Мельбурн, Ботані та Кембла є яскравими прикладами успішного застосування PPP для розвитку критичної інфраструктури Австралії. Цей підхід забезпечує стійкий розвиток, створює нові робочі місця і сприяє покращенню екологічної ситуації в регіонах, де розташовані порти.

Післявоєнний розвиток морських портів України потребує комплексного підходу, що поєднує інституційні реформи, ефективні економічні механізми та диверсифіковані джерела фінансування, найбільш перспективними з яких є:

- державні кошти та міжнародна допомога. Післявоєнна реконструкція значною мірою залежатиме від підтримки міжнародних фінансових організацій, таких як Світовий банк, Міжнародний валютний фонд (МВФ), Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) та Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР). Ці інститути мають досвід у фінансуванні великих інфраструктурних проєктів і можуть надавати як прями кредити, так і гранти для відновлення критичної інфраструктури;

- приватні інвестиції та державно-приватне партнерство (ДПП). Залучення приватного капіталу через механізми концесій та державно-приватного партнерства має велике значення для розвитку портової інфраструктури. Це дозволить зменшити навантаження на державний бюджет і водночас підвищити ефективність портової діяльності завдяки

впровадженню новітніх технологій та стандартів управління. Прозорі умови ведення бізнесу та забезпечення стабільного правового середовища є ключовими для залучення інвесторів;

- міжнародні фонди та програми. Окремо слід виділити фонди, спрямовані на підтримку екологічних проєктів та розвиток інфраструктури, орієнтованої на енергетичну ефективність та екологічну безпеку. Європейські програми фінансування інфраструктурних проєктів, такі як TEN-T (Trans-European Transport Network), можуть стати важливим джерелом фінансових ресурсів для розвитку портів, які інтегруватимуться у європейську транспортну мережу;

- фонди відновлення, створені за рахунок конфіскованих активів росії. У контексті післявоєнного відновлення особливу увагу слід приділити можливості використання активів, конфіскованих у російських компаній та олігархів, як додаткового джерела фінансування для відновлення зруйнованої інфраструктури. Ці кошти можуть бути спрямовані на відновлення не лише портів, але й інших критичних інфраструктурних об'єктів.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Розвиток інфраструктури господарювання безпосередньо пов'язаний з ефективністю інституційно-економічних механізмів, які визначають правила функціонування економічних агентів. В умовах глобальних викликів і швидких змін економічних реалій, інституційні механізми відіграють важливу роль у забезпеченні стабільності й довгострокового економічного зростання. Розвиток морських портів України потребує комплексного підходу, що включає активну державну підтримку, залучення приватних інвестицій та міжнародне співробітництво. Використання успішних міжнародних практик та механізмів, таких як ті, що використовуються в США, Угорщині, Австралії та Сингапурі, може стати важливим кроком до створення ефективної портової інфраструктури, яка сприятиме економічному зростанню та інтеграції України у глобальну торговельну систему.

Література

1. North, DC 1990, Institutions, Institutional Change and Economic Performance, Cambridge University Press, Cambridge. URL: <https://books.google.com.au/books?id=oFnWbTqgNPYC&printsec=frontcover&q=north+definition+on+institutions&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwiQ0ergi7jMAhXМp5QKHSgCCbgQ6AEIHDAA#v=onepage&q=north%20definition%20on%20institutions&f=false>.
2. Новий словник іншомовних слів : близько 40000 сл. і словосполучень. Арії, 2008. – 672 с.
3. Нижник, Н. Р., & Олуйко, В. М. (2002). Державне управління в Україні: наукові, правові, кадрові та організаційні засади: навч. посіб. Львів, Вид-во “Львів. політехніка. – 352 с.
4. Maritime Administration. Navigating a Stronger Future. веб-сайт. URL: <https://www.maritime.dot.gov/>. (дата звернення: 10.10.2024).
5. Maritime Administration. Port Infrastructure Development Program. веб-сайт. URL: <https://www.maritime.dot.gov/PIDPgrants>. (дата звернення: 10.10.2024).
6. Maritime Administration. Maritime Academy Grant Program. веб-сайт. URL: <https://www.maritime.dot.gov/grants/federal-grant-assistance/federal-grant-assistance>. (дата звернення: 10.10.2024).
7. Maritime Administration. Marine Research and Development Grant Program. веб-сайт. URL: <https://www.maritime.dot.gov/ports/office-port-infrastructure-development/office-port-infrastructure-development>. (дата звернення: 10.10.2024).
8. Dredgingtoday. MPA Singapore unveils first phase of mega Tuas Port project. веб-сайт. URL: <https://www.dredgingtoday.com/2021/12/09/mpa-singapore-unveils-first-phase-of-mega-tuas-port-project-video/>. (дата звернення: 10.10.2024).
9. European Investment Bank. Financed projects. веб-сайт. URL: <https://www.eib.org/en/projects/loans/index.htm?q=&sortColumn=loanParts.loanPartStatus.statusDate&sortDir=desc&pageNumber=0&itemPerPage=25&pageable=true&language=EN&defaultLanguage=EN&loanPartYearFrom=1959&loanPartYearTo=2024&orCountries.region=true&orCountries=true&orSectors=true>. (дата звернення: 10.10.2024).

10. World Bank Group. Projects & Operations. веб-сайт. URL: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-home>. (дата звернення: 10.10.2024).

11. European Bank for Reconstruction and Development. Project finder. веб-сайт. URL: <https://www.ebrd.com/project-finder>. (дата звернення: 10.10.2024).

12. Port of Brisbane. Investing in infrastructure for the future. веб-сайт. URL: <https://www.portbris.com.au/>. (дата звернення: 10.10.2024).

13. Port of Melbourne. About the port. веб-сайт. URL: <https://www.portofmelbourne.com/about-us/about-the-port/>. (дата звернення: 10.10.2024).

14. MinterEllison. NSW Ports historic A\$5+ billion deal sets Australian benchmark. веб-сайт. URL: <https://www.minterellison.com/articles/nsw-ports-historic-a5plus-billion-deal-sets-australian-benchmark>. (дата звернення: 10.10.2024).

References

1. North D.C. (1990), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, Cambridge.

2. Shevchenko, L. I. (2008), *Novyj slovnyk inshomovnykh sliv : blyz'ko 40000 sl. i slovospoluchen'* [New dictionary of foreign words: about 40,000 words and expressions], Arius, Kyiv, Ukraine.

3. Nizhnik, N. R. and Oluiko, V. M. (2002), *Derzhavne upravlinnia v Ukraini: naukovi, pravovi, kadrovi ta orhanizatsijni zasady* [Public Administration in Ukraine: Scientific, Legal, Personnel and Organizational Principles], Polytechnic, Lviv, Ukraine.

4. Maritime Administration (2024), «Navigating a Stronger Future», available at: <https://www.maritime.dot.gov/> (Accessed 10.10.2024).

5. Maritime Administration (2024), «Port Infrastructure Development Program», available at: <https://www.maritime.dot.gov/PIDPgrants> (Accessed 10.10.2024).

6. Maritime Administration (2024), «Maritime Academy Grant Program», available at: <https://www.maritime.dot.gov/grants/federal-grant-assistance/federal-grant-assistance> (Accessed 10.10.2024).

7. Maritime Administration (2024), «Marine Research and Development Grant Program», available at: <https://www.maritime.dot.gov/ports/office-port-infrastructure-development/office-port-infrastructure-development> (Accessed 10.10.2024).

8. Dredgingtoday (2024), «MPA Singapore unveils first phase of mega Tuas Port project», available at: <https://www.dredgingtoday.com/2021/12/09/mpa-singapore-unveils-first-phase-of-mega-tuas-port-project-video/> (Accessed 10.10.2024).

9. European Investment Bank (2024), «Financed projects», available at: <https://www.eib.org/en/projects/loans/index.htm?q=&sortColumn=loanParts.loanPartStatus.statusDate&sortDir=desc&pageNumber=0&itemPerPage=25&pageable=true&language=EN&defaultLanguage=EN&loanPartYearFrom=1959&loanPartYearTo=2024&orCountries.region=true&orCountries=true&orSectors=true> (Accessed 10.10.2024).

10. World Bank Group (2024), «Projects & Operations», available at: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-home> (Accessed 10.10.2024).

11. European Bank for Reconstruction and Development (2024), «Project finder», available at: <https://www.ebrd.com/project-finder> (Accessed 10.10.2024).

12. Port of Brisbane (2024), «Investing in infrastructure for the future», available at: <https://www.portbris.com.au/> (Accessed 10.10.2024).

13. Port of Melbourne (2024), «About the port», available at: <https://www.portofmelbourne.com/about-us/about-the-port/> (Accessed 10.10.2024).

14. MinterEllison (2024), «NSW Ports historic A\$5+ billion deal sets Australian benchmark», available at: <https://www.minterellison.com/articles/nsw-ports-historic-a5plus-billion-deal-sets-australian-benchmark> (Accessed 10.10.2024).

Стаття надійшла до редакції 26.10.2024 р.