

УДК 338.242

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/26.3>

Райчева Л.І.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин
Міжнародний гуманітарний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7764-4766>

ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ВЕКТОР ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті проведено критичну оцінку дефініції водного транспорту, що міститься у нормативно-правових актах України. Виявлено вади, пов'язані з поширенням застарілої термінології і неправомірністю включення до складу водного транспорту інших видів економічної діяльності. Узагальнено та надано критичну оцінку економіко-правових конструкцій водного транспорту в ЄС для їх імплементації у вітчизняну практику. Систематизовано перелік Директив та Регламентів ЄС, які необхідно імплементувати Україні у сфері державного регулювання водного транспорту. Запропоновано стратегії розвитку водного транспорту України у напрямі руху за Євроінтеграційним інституціональним вектором розробляти з поділом на блоки: загальні і спеціальні. Визначено основні концепти загальних стратегій і вади спеціальних, пов'язані з відсутністю затверджених Стратегій розвитку морського і внутрішнього водного транспорту, їх існуванням лише у формі проєктів. Обґрунтовано стратегічні таргети розвитку водного транспорту та його модернізації.

Ключові слова: євроінтеграційний, інституціональний, вектор, економічний розвиток, водний транспорт.

Постановка проблеми. Стратегічним завданням національної економіки є проведення трансформацій, здатних забезпечити матеріальний базис перемоги над ворогом і післявоєнне відновлення з упевненим крокуванням до ЄС. Загальна Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, прийнята Урядом України у 2018 році, конкретизується на рівні галузевих стратегій окремих видів транспорту. У частині водного транспорту слід зазначити Морську доктрину України на період до 2035 року (Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307), Морську природоохоронну стратегію України (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2021 р. № 1240-р). У цих програмних документах наголошувалося на позбавленні можливості використовувати Україною значної частини свого військово-морського потенціалу та інфраструктури морського транспорту на шельфі Чорного і Азовського морів через тимчасову окупацію територій, на необхідності розвитку торговельного мореплавства, морського транспорту, морських портів як найважливіших з'єднувальних ланок національної транспортної та виробничої інфраструктури з європейською та світовою. Концепції сталого розвитку відповідає принцип еколого-небезпечного розвитку водного транспорту, удосконалення підходів до поведінки з відходами на водних транспортних засобах і у портах. Високий динамізм зовнішнього і внутрішнього середовища України обумовлює потребу в уточненні положень прийнятих економічних стратегій водного транспорту, що обумовлює актуальність статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання державної політики в сфері водного транспорту та його інфраструктури досліджуються багатьма вченими. Правове та організаційно-методичне забезпечення реалізації механізму державного управління розвитком водного транспорту (ВТ) України досліджено Івановим Г. С. [1, с. 118]. В основу запропонованої концепції автором покладено систему поглядів, підходів,

які визначають основний напрям, стратегію і тактику дій держави щодо забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності ВТ України у складі внутрішньої і міжнародної транспортної інфраструктури, регіональних, галузевих і міжгалузевих господарських комплексів [2, с. 217].

Габ О. розглядає управління розвитком ВТ України з позицій архітектури – на державному і територіальному рівнях – стратегічної, на рівні окремих підприємств ВТ – оперативної [3, с. 218]. В основу таргетування розвитку автор пропонує покласти ресурсний (фінансово-бюджетний) підхід, який виходить зі стратегічного значення підприємств ВТ для економіки України загалом і окремих регіонів як найпотужніших бюджетоутворюючих платників податків. Державні цільові програми розвитку водних перевезень мають реалізуватися з урахуванням їх диференціальних особливостей: універсальні і спеціалізовані (зернові, нафтові, вугільні, контейнерні тощо). Як зазначають Логутова Т. Г., Полторацький М. М., лідерами у світових перевезеннях морським транспортом є такі навальні вантажі: залізна руда, вугілля, зерно, боксит / оксид алюмінію та фосфатна порода [4, с. 99], а морське судноплавство поділяється на міжконтинентальне перехресне і короткотермінове (*Short Sea Shipping, SSS*), на яке в ЄС приходиться третина морських вантажних перевезень. Необхідність гармонізації інституціональних норм функціонування економіки водного транспорту в Україні і ЄС обумовлює актуальність статті.

Мета статті – узагальнення та критична оцінка економіко-правових конструкцій водного транспорту в ЄС для їх імплементації у вітчизняну практику з урахування вектору євроінтеграції України.

Виклад основного матеріалу. Основним нормативно-правовим актом, який визначає засади функціонування єдиного транспортного комплексу України, є Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР «Про транспорт» [5]. У ньому відсутнє визначення поняття «вод-

ний транспорт», але окремими статтями визначаються його підгалузі:

а) морський транспорт (стаття 24), до якого відносять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення тощо;

б) внутрішній водний транспорт (ВВТ), до якого належать суб'єкти господарювання (стаття 27), що здійснюють та забезпечують перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти переважно внутрішніми водними шляхами з використанням суден внутрішнього плавання тощо. Виникнення терміну «внутрішній водний транспорт» замість терміну «річковий транспорт» пов'язано з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 1054-ІХ від 03.12.2020 [6].

Для обліку діяльності водного транспорту в системі класифікації видів економічної діяльності використовується розділ 50 «Водний транспорт» та групи: 50.1 – Пасажирський морський транспорт, 50.2 – Вантажний морський транспорт, 50.3 – Пасажирський річковий транспорт, 50.4 – Вантажний річковий транспорт. Таким чином, зміст КВЕД-2010 не відповідає актуальній термінології Закону України «Про транспорт», оскільки назви класів 50.3 і 50.4 мають виглядати таким чином: «Пасажирський внутрішній водний транспорт», «Вантажний внутрішній водний транспорт». Для обліку допоміжного обслуговування водного транспорту (термінали, гавані, порти, причали, шлюзи) використовують клас 52.22.

Дефініцію водного транспорту містить Наказ Міністерства оборони України та Міністерства інфраструктури України від 12.10.2016 № 526/350 «Про затвердження Інструкції з планування і управління військовими перевезеннями водним транспортом у Збройних Силах України». Під водним транспортом розуміють підприємства морського та річкового транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, морські та річкові порти, суднобудівельні та судноремонтні заводи, підприємства водних шляхів, галузеві науково-дослідні (науково-технічні) установи і проектно-конструкторські організації та інші підприємства всіх форм власності, що забезпечують роботу водного транспорту, а також морські і річкові транспортні, промислові, добувні та інші судна і самохідні плаваючі споруди. Суперечливість даної дефініції пояснюється такими моментами: використання застарілої назви внутрішнього водного транспорту, включення до транспорту портів, які за КВЕД-2010 відносяться до розділу 52 «Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту, а також включення до транспорту суднобудівельних та судноремонтних заводів, які відносяться до переробної промисловості – машинобудування (група 30.1 – Будівництво суден і човнів).

Стаття 369 Угоди про Асоціацію з ЄС у п. б) передбачає розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (переважно інноваційно-модернізаційного типу) щодо усіх видів транспорту, інтермодальність, встановлення чітких термінів імplementації транспортної угоди (Глава 7 «Транспорт»), фінансове планування суб'єктів господарювання транспортно-логістичного комплексу України.

На виконання Угоди про Асоціацію з ЄС наприкінці 2017 року прийнято Стратегію імplementації положень

директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта») [7] (підрозділ 7 «Транспортні послуги» ч. 5 глави 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею»). Метою Стратегії є забезпечення функціонування внутрішнього ринку водного транспорту України за принципом взаємності і свободи з ЄС, коли знімаються будь-які обмеження щодо надання транспортних послуг на території іншої сторони і доступу до ринків державних контрактів на міжнародні морські перевезення. Україна взяла на себе зобов'язання прийняти і виконувати стандарти Міжнародної морської організації, а також міжнародні стандарти у сферах торговельного мореплавства та внутрішнього водного транспорту. Органом державного управління, відповідальним за проведення моніторингу реалізації Стратегії, є Міністерство інфраструктури України.

Систематизацію переліку Директив та Регламентів ЄС, які необхідно імplementувати Україні у сфері державного регулювання водного транспорту, та їх зміст наведено у табл. 1.

Стратегії розвитку водного транспорту України у напрямі руху за Євроінтеграційним інституціональним вектором доцільно розробляти з поділом на блоки: загальні і спеціальні. Основними концептами загальних стратегій є: оновлення рухомого складу морського та річкового транспорту та основних засобів інфраструктурних підприємств водного транспорту; формування виробничо-транспортних кластерів у складі: підприємств транспортного машинобудування, перевізників зовнішніми морськими і внутрішніми водними портами; морських і річкових портів; цифровізація і електронний документообіг при здійсненні вантажних перевезень водним транспортом; переорієнтація вантажних перевезень на морський та внутрішній водний транспорт, у т.ч. шляхом створення «сухих портів»; підвищення рівня безпеки судноплавства, у т.ч. шляхом інтеграції до європейської системи обміну інформацією про рух суден; розбудова національного сегмента Європейського інструмента моніторингу морського судноплавства (*SafeSeaNet*); розвиток берегової інфраструктури відповідно до вимог *GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System* (Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки), у т.ч. шляхом придбання пошуково-рятувальної техніки; розмежування безпекових, наглядових, адміністративних функцій держави у сфері водного транспорту; лібералізація документального і митного оформлення вантажів та суден у торговельних портах; поступове відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних вантажних суден; зростання рейтингу України за індексом логістичної ефективності (*LPI - Logistic Performance Index*) на основі розбудови мультимодальних кластерів та логістичних центрів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом на кордонах, в морських і річкових портах, аеропортах; впровадження інтелектуальних транспортних систем та систем управління рухом на водному транспорті; модернізація інфраструктури внутрішнього водного транспорту (річкові порти, шлюзи, гідротехнічні споруди) та глибоководних морських портів.

**Таблиця 1– Директиви та Регламенти ЄС, які має імплементувати Україна
у сфері державного регулювання водного транспорту**

№ з/п	Сфера регулювання	Директива (Д), або Регламент (Р)		
		Номер	Дата	Зміст
1		Морський транспорт		
1.1	Інспектування – держава прапору	Д № 2009/15/ЄС	23.04.2009	організація з інспектування та огляду суден, а також відповідної діяльності морських адміністрацій
		Р № 391/2009/ЄС	23.04.2009	
		Д № 2009/21/ЄС	23.04.2009	
1.2	Держава порту	Д № 2009/16/ЄС	23.04.2009	відповідність вимогам держави прапору
1.3	Відпові-дальність пасажирських перевізників	Р № 336/2006/ЄС	15.02.2006	імплементация Міжнародного кодексу з управління безпекою
		Р № 392/2009/ЄС	23.04.2009	відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій
1.4	Контроль руху суден	Д № 2002/59/ЄС	27.06.2002	систему нагляду за рухом суден і інформування
1.5	Пасажирські судна	Д № 2009/45/ЄС	06.05.2009	правила та стандарти безпеки для пасажирських суден
		Д № 1999/35/ЄС	29.04.1999	безпечне функціонування регулярних перевезень
		Д № 2003/25/ЄС	14.04.2003	про особливі вимоги до остійності
1.6	Нафтові танкери	Р № 417/2002/ЄС	18.02.2002	вимоги про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних однокорпусних суден
1.7	Балкери	Д № 2001/96/ЄС	04.12.2001	гармонізовані вимоги і процедури безпечного завантаження і розвантаження балкерів
1.8	Екіпаж	Д №2008/106/ЄС	19.11.2008	мінімальний рівень підготовки моряків
1.9	Навколишнє середовище	Д № 2000/59/ЄС	27.11.2000	про портове обладнання з прийому відходів з суден та залишків вантажу
		Р № 782/2003/ЄС	14.04.2003	заборона оловоорганічних сполук на судах
1.10	Технічні умови	Д № 2010/65/ЄС	20.10.2010	облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів ЄС
1.11	Соціальні умови	Д № 1999/63/ЄС	21.06.1999	організація робочого часу моряків
		Д № 1999/95/ЄС	13.12.1999	положення щодо годин праці моряків на борту суден, що заходять до портів ЄС
1.12	Безпека мореплавства	Д № 2005/65/ЄС	26.10.2005	посилення безпеки портів
		Р № 725/2004/ЄС	31.03.2004	посилення безпеки суден та портових споруд
2		Внутрішній водний транспорт		
2.1	Функції-онування ринку	Д № 96/75/ЄС	19.11.1996	системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті ЄС
2.2	Доступ до професії	Д № 87/540/ЄЕС	09.11.1987	про доступ до перевезення вантажів водними шляхами для національного та міжнародного транспорту і про взаємне визнання дипломів, сертифікатів тощо
		Д № 2017/2397/ЄС	12.12.2017	про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні
2.3	Безпека	Д № 2006/87/ЄС	12.12.2006	технічні вимоги до суден на внутрішніх водних шляхах
		Д №2008/68/ЄС	24.09.2008	перевезення небезпечних вантажів внутрішніми шляхами
2.4	Річкові інформаційні послуги	Д № 2005/44/ЄС	07.09.2005	гармонізовані річкові інформаційні служби на внутрішніх водних шляхах ЄС

Джерело: побудовано за даними [8]

Спеціальні Стратегії розвитку водного транспорту України у напрямі руху за Євроінтеграційним інституціональним вектором мають враховувати специфіку його підгалузей. Вимоги, зафіксовані в Угоді про Асоціацію з ЄС, включені до законодавства України, що регламентує діяльність певних видів транспорту. Відповідно до статті 7 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [6] його розвиток має відбуватися на основі Стратегії, розробленої Міністерством інфраструктури України і затвердженої Кабінетом Міністрів України. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України є синтезом коротко-, середньо- та довгострокових планів, які мають відповідати Генеральній схемі планування території України, Планам розвитку національної транспортної системи, Державній стратегії регіонального розвитку. Джерелом

інформації для розробки Стратегії є прогнози: розвитку мережі внутрішніх водних шляхів, вантажопотоків, інвестування, джерел фінансування, пропускної потужності річкових портів (терміналів), інших об'єктів ІВВТ тощо.

На жаль, на даний момент часу не існує офіційно прийнятих Стратегій розвитку водного транспорту. У 2015 році був розроблений і оприлюднений проект наказу Міністерства інфраструктури України «Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року» [9], метою якого визначено поліпшення безпеки, охорони та ефективний розвиток транспортної мережі в умовах євроінтеграції. Однак, його положення значною мірою дублюють затверджену у 2013 році Урядом України Стратегію розвитку морських портів України на період до 2038 року.

У 2021 році Кабінет Міністрів України розробив проєкт Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на десятирічний період (до 2031 року) [10]. Її метою є вдосконалення внутрішніх водних шляхів та навігаційних засобів на річках, створення багатofункціональних портових хабів, допоміжної інфраструктури, а також сучасного, енергоефективного та екологічного «зеленого» вантажного флоту. Зазначений проєкт Стратегії можна вважати дорожньою картою реалізацію базисних положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт», який вступив в дію з 01.01.2022. В основу проєкту Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України покладено принципи добросовісного врядування, інституційної спроможності, електронного управління і адміністрування, боротьби з корупцією та прозорості, стимулювання інноваційно-інвестиційного розвитку, модернізації рухомого складу і інфраструктури ВВТ. Їх втілення у практику передбачає реалізацію таких заходів: оновлення вантажного, технічного, пасажирського річного флоту відповідно до сучасних екологічних та технічних стандартів ЄС; коректування кадрової політики у бік залучення кваліфікованого персоналу і його омолодження; створення привабливого конкурентного та інвестиційного середовища; проведення реформи державного і галузевого управління за рахунок чіткого розподілу функцій і відповідальності за утримання та розвиток внутрішніх водних шляхів, усунення дублювання функцій між органами виконавчої влади з питань організації і безпеки судноплавства, посилення комунікацій між підприємствами ВВТ та органами місцевого самоврядування в частині створення територіальних і міжрегіональних виробничо-транспортних кластерів.

Рух України за Євроінтеграційним інституціональним вектором орієнтований на досягнення таких стратегічних таргетів розвитку водного транспорту та його модернізації: оформлення стратегій розвитку підгалузей нормативно-правовими актами; сучасний пасажирський і вантажний морський і річний флот; його міжнародна і внутрішня конкурентоспроможність; безпека руху морських і річкових суден; безпека життя персоналу і пасажирів; привабливість для приватних інвесторів і підприємців; екологічна, енергетична, фінансова, логістична ефективність; підготовка висококваліфікованого персоналу та його сертифікація відповідно до європейських стандартів; впровадження системи управління якістю в бізнес-процеси на водному транспорті; гармонізація механізмів державного і корпоративного менеджменту; прозорість ринку перевезень внутрішніми і зовнішніми водними шляхами у

частині портових операторів, перевізників та судновласників тощо.

Висновки. Проведено критичну оцінку дефініції водного транспорту, що міститься у нормативно-правових актах України, як сукупності підгалузей морського та внутрішнього водного транспорту. Виявлено вади, пов'язані: по-перше, з поширенням застарілого терміну «річковий транспорт», у т.ч. у Класифікації видів економічної діяльності; по-друге, з неправомірністю включення до складу водного транспорту його інфраструктури, суднобудівельних та судноремонтних підприємств тощо.

Узагальнено та надано критичну оцінку економіко-правових конструкцій водного транспорту в ЄС для їх імплементації у вітчизняну практику з урахування вектору євроінтеграції України. Систематизовано перелік Директив та Регламентів ЄС, які необхідно імплементувати Україні у сфері державного регулювання водного транспорту за такими сферами: морський транспорт (інспектування – держава прапору, держава порту, відповідальність пасажирських перевізників, контроль руху суден, пасажирські судна, нафтові танкери, балкери, екіпаж, навколишнє середовище, технічні умови, соціальні умови, безпека мореплавства), внутрішній водний транспорт (функціонування ринку, доступ до професії, безпека, річкові інформаційні послуги).

Запропоновано стратегії розвитку водного транспорту України у напрямі руху за Євроінтеграційним інституціональним вектором розробляти з поділом на блоки: загальні і спеціальні. Визначено основні концепти загальних стратегій і вади спеціальних, пов'язані з відсутністю затверджених Стратегій розвитку морського і внутрішнього водного транспорту, їх існуванням лише у формі проєктів.

Обґрунтовано стратегічні таргетів розвитку водного транспорту та його модернізації: оформлення стратегій розвитку підгалузей нормативно-правовими актами; сучасний флот; його міжнародна і внутрішня конкурентоспроможність; безпека руху, життя персоналу і пасажирів; привабливість для приватних інвесторів і підприємців; екологічна, енергетична, фінансова, логістична ефективність; висококваліфікований персонал та його сертифікація; впровадження системи управління якістю в бізнес-процеси; гармонізація механізмів державного і корпоративного менеджменту; прозорість ринку перевезень внутрішніми і зовнішніми водними шляхами тощо.

Перспективами подальших досліджень є обґрунтування економічних стратегій розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту.

Список використаних джерел:

1. Іванов Г. С. Правове та організаційно-методичне забезпечення реалізації механізму державного управління розвитком морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 14. С. 116–120.
2. Іванов Г. С. Формування концепції державного управління розвитком морських портів України. *Менеджер*. 2018. № 1. С. 200–208.
3. Габ О. Особливості стратегічного управління розвитком морських портів України. *Економічний аналіз*. 2018. Т. 28, № 2. С. 213–219.
4. Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Морські порти як ключові логістичні центри у розвитку світової торгівлі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 20, Ч. 2. С. 96–101.
5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
6. Про внутрішній водний транспорт. Закон України від 03.12.2020 № 1054-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#n1565>.

7. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (“дорожньої карти”): Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80>.

8. Угода про Асоціацію з ЄС. Додаток XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво». URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf.

9. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року (проект). URL: <https://ips.ligazakon.net/document/NT1988>.

10. 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. Ivanov H. S. (2018) Pravove ta orhanizatsiino-metodychne zabezpechennia realizatsii mekhanizmu derzhavnoho upravlinnia rozvytkom morskyykh portiv Ukrainy [Legal and organizational and methodological support for the implementation of the mechanism of state management of the development of seaports of Ukraine]. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 14, pp. 116–120. [in Ukrainian]

2. Ivanov H. S. (2018) Formuvannia kontseptsii derzhavnoho upravlinnia rozvytkom morskyykh portiv Ukrainy [Formation of the concept of state management of the development of seaports of Ukraine]. *Menedzher*, vol. 1, pp. 200–208. [in Ukrainian]

3. Hab O. (2018) Osoblyvosti stratehichnoho upravlinnia rozvytkom morskyykh portiv Ukrainy [Peculiarities of strategic management of the development of seaports of Ukraine]. *Ekonomichnyi analiz*, vol. 2(28), pp. 213–219. [in Ukrainian]

4. Lohutova T. H., Poltoratskyi M. M. (2018) Morski porty yak kliuchovi lohistychni tsentry u rozvytku svitovoi torhivli [Sea ports as key logistics centers in the development of world trade]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu*, vol. 2(20), pp. 96–101. [in Ukrainian]

5. Pro transport VR [On transport]. Zakon Ukrainy vid 10.11.1994 № 232/94-. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian]

6. Pro vnutrishnii vodnyi transport [About inland water transport]. Zakon Ukrainy vid 03.12.2020 № 1054-IX. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#n1565> [in Ukrainian]

7. Pro skhvalennia Stratehii implementatsii polozhen dyrektyv ta rehlementiv Yevropeiskoho Soiuzu u sferi mizhnarodnoho morskoho ta vnutrishnoho vodnoho transportu (“dorozhnoi karty”) [On the approval of the Strategy for the implementation of the provisions of the directives and regulations of the European Union in the field of international maritime and inland water transport (“road map”). Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 11.10.2017 № 747-r. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80> [in Ukrainian]

8. Uhoda pro Asotsiatsiiu z YeS. Dodatok KhKhKhII do Hlavy 7 «Transport» Rozdil V «Ekonomichne i haluzeve spivrobotnytstvo» [Association Agreement with the EU. Appendix XXXII to Chapter 7 "Transport" of Section V "Economic and industry cooperation"]. Available at: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf [in Ukrainian]

9. Stratehichnyi plan rozvytku morskoho transportu na period do 2020 roku (proiekt) [Strategic plan for the development of maritime transport for the period until 2020 (project)]. Available at: <https://ips.ligazakon.net/document/NT1988> [in Ukrainian]

10. Stratehiia rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainy na period do 2031 roku (proiekt) [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]

Raicheva Larysa

International Humanitarian University

EUROPEAN INTEGRATION INSTITUTIONAL VECTOR OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORT

The article provides a critical assessment of the definition of water transport contained in the normative legal acts of Ukraine as a set of sub-sectors of maritime and inland water transport. Disadvantages related to: firstly, the spread of the outdated term "river transport", including in Classification of types of economic activity; secondly, with the illegal inclusion in the structure of water transport of its infrastructure, shipbuilding and ship-repair enterprises. A critical assessment of economic and legal constructions of water transport in the EU is summarized and provided for their implementation in domestic practice, taking into account the vector of European integration of Ukraine. The list of EU Directives and Regulations, which must be implemented by Ukraine in the sphere of state regulation of water transport, has been systematized in the following areas: maritime transport (inspection – flag state, port state, liability of passenger carriers, vessel traffic control, passenger ships, oil tankers, bulk carriers, crew, environment, technical conditions, social conditions, maritime safety), inland water transport (market functioning, access to the profession, security, river information services). It is proposed to develop strategies for the development of water transport of Ukraine in the direction of movement along the European integration institutional vector with a division into blocks: general and special. The main concepts of general strategies and the shortcomings of special ones related to the absence of approved strategies for the development of sea and inland water transport, their existence only in the form of projects, have been determined. The strategic targets for the development of water transport and its modernization are substantiated: design of strategies for the development of sub-sectors by regulatory and legal acts; modern fleet; its international and domestic competitiveness; traffic safety, life of staff and passengers; attractiveness for private investors and entrepreneurs; environmental, energy, financial, logistic efficiency; highly qualified personnel and their certification; implementation of the quality management system in business processes; harmonization of state and corporate management mechanisms; transparency of the transportation market.

Key words: European integration, institutional, vector, economic development, water transport.

JEL classification: L10, L92, O10, O32