

УДК 338.47

DOI: 10.31359/2312-3427-2019-4-2-278

**М.І. Стегней, д-р екон. наук, професор**

orcid.org/0000-0002-4688-6447

stegneym@gmail.com

**Мукачівський державний університет**

**В.М. Герзанич, канд. екон. наук, доцент**

**ДВНЗ «Ужгородський державний університет»**

**А.-М. І. Архангельська, студентка**

**ДВНЗ «Ужгородський державний університет»**

**І.М. Бошинда, студентка**

orcid.org/0000-0003-2402-9206

**Мукачівський державний університет**

## **ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

*Актуальність теми дослідження обумовлена розвитком світових інтеграційних процесів та зростанням необхідності задоволення потреб перевезення пасажирів та вантажів. Досліджено конкурентні переваги розвитку портової галузі та річкового транспорту України. Проаналізовано структуру перевезень вантажів морським та річковим транспортом. Охарактеризовано економічний механізм логістичної інфраструктури водного транспорту та фактори формування та розвитку логістичної інфраструктури водного транспорту. Обґрунтовано доцільність створення національного портового центру, що допомогло б зменшити витрати і підвищити ефективність функціонування водного транспорту України, забезпечити збалансований розвиток портів та терміналів на інноваційних засадах з ефективним використанням їх потужностей, а також забезпечити конкурентоздатність національної водної логістики та оптимізує систему управління портами та терміналами*

**Ключові слова:** логістична інфраструктура, водний транспорт, порти

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку світових інтеграційних процесів логістична інфраструктура відіграє важливу роль,

яка полягає у задоволенні потреб перевезення пасажирів та вантажів. Розвиток співпраці між національними та зарубіжними компаніями вимагає розвитку ринку логістичних послуг, розвитку логістичної інфраструктури та транспортної системи.

Водний транспорт і, зокрема, річкове та морське судноплавство посідають вагоме місце у структурі логістичних перевезень вантажів, зокрема зерна, металопрокату та будівельних матеріалів.

Україна займає вигідне географічне положення на перетині транзитних потоків між Європою та Азією. Але транспортний потенціал країни використовується не в повній мірі. Транспорт України покликаний задовольняти базові потреби національної економіки та населення України у перевезеннях на території країни. Важливим є питання забезпечення ефективності та якості перевезення як вантажів, так і населення. Крім того, в контексті забезпечення сталого розвитку, актуальною стає оцінка техногенного навантаження транспортної системи на довкілля.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В економічній науці дослідженням проблем розвитку водного транспорту та логістичної інфраструктури присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, серед яких: Альбекова А., Іртищева І., Календжян С., Крикавський Є., Котляров І., Копитко В., Курбанов А., Ламберт Д., Лігоненко О., Манжосов Г., Мінакова С., Морган Р., Молчанова К., Окландер М., Шумаєв В. та інші. На сьогодні розроблено теоретико-методологічне підґрунтя функціонування логістичної інфраструктури. Водночас, сучасні умови трансформації економічних процесів потребують постійного моніторингу функціонування логістичної інфраструктури водного транспорту України.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є здійснення економічної оцінки функціонування логістичної інфраструктури водного транспорту України та визначення шляхів її покращення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Транспорт України покликаний задовольняти базові потреби національної економіки та населення України у перевезеннях на території країни. Важливим є питання забезпечення ефективності та якості перевезення як вантажів, так і населення. Крім того, в контексті забезпечення сталого розвитку, актуальною стає оцінка техногенного навантаження транспортної системи на довкілля.

Географічне розташування України дає можливість контролювати морські транспортні шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів; транспортні коридори внутрішніми водними магістралями між акваторіями Балтійського і Чорного морів (Дніпровсько-Бузький канал водної системи Вісла – Дніпро) [1].

Портова система України охоплює всього 18 морських портів. Тільки 15 із них знаходяться на території континентальної України, їх загальна потужність становить 313,3 млн т. За оцінками експертів Міністерства інфраструктури України у 2018 році завантаженість портів склала тільки 43%, а у 2019 році ситуація із завантаженістю трохи покращилася і склала 51%. Відомо, що зайнятість у портовій галузі стимулює зростання робочих місць у суміжних галузях. У зв'язку із російською інтервенцією до Криму у 2014 році, 3 порти на сьогоднішній день знаходяться на території анексованого Криму [2].

Конкурентні переваги розвитку портової галузі наведено на рис. 1.



Рис. 1. Конкурентні переваги розвитку портової галузі

Джерело: Узагальнено на підставі [2]

Портова галузь України є складовою транспортно-логістичної системи держави. Техніко-технологічне оснащення та ефективність функціонування портів впливає на конкурентоспроможність всієї транспортної галузі України.

Морська портова галузь України має потужний потенціал, навіть у порівнянні з іншими країнами світу. Потенціал морської портової галузі складають 38 державних підприємств із загальним фінансовим оборотом близько 10 млрд. грн. на рік, крім того до морської портової галузі входять 5000 суб'єктів господарювання та 100 000 моряків, а зайнятість у портовій галузі стимулює зростання робочих місць у суміжних галузях [2]. Отже розвиток портової галузі України стимулює загальний національний економічний розвиток.

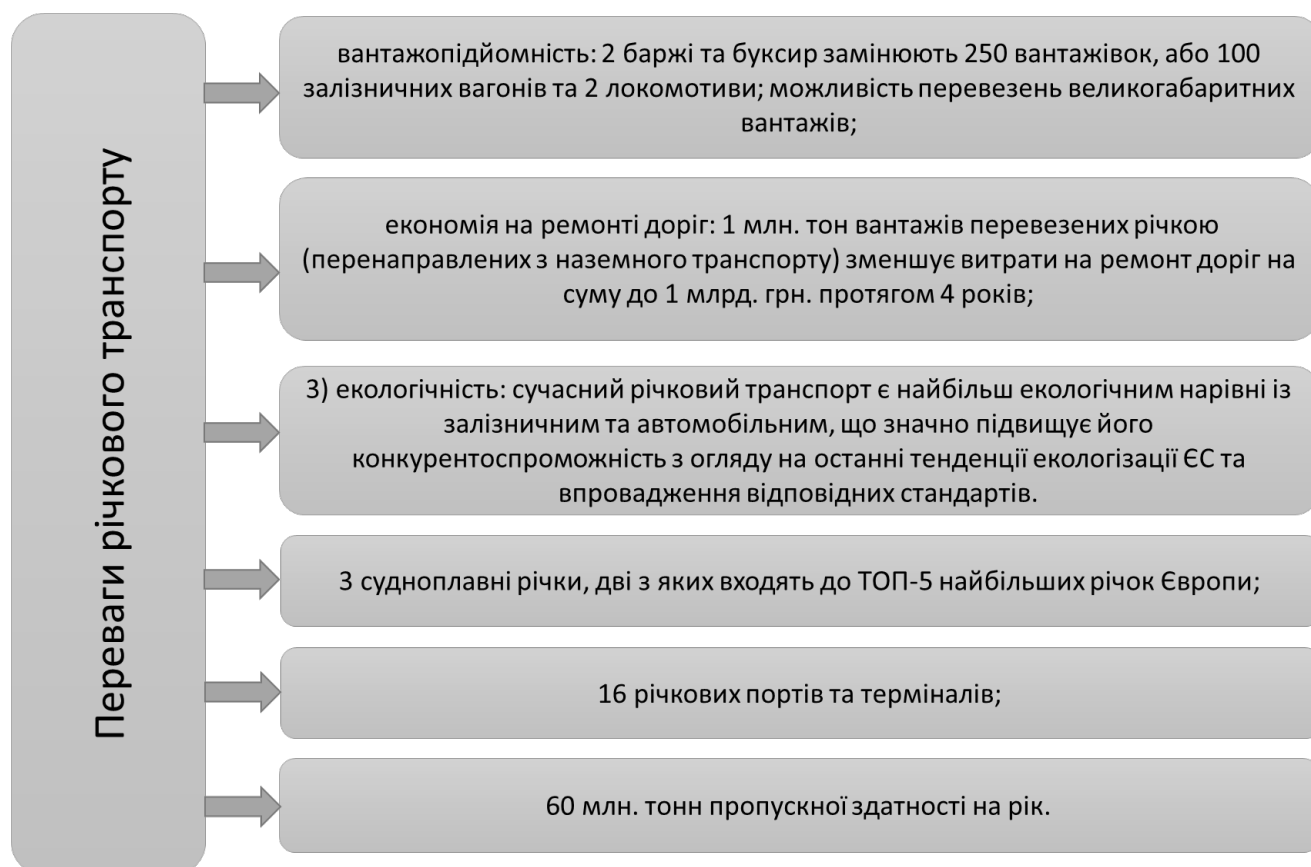
Розвиток водного транспорту України характеризується зростанням попиту на перевезення річковим транспортом. Виробники стають зацікавленими у перевезенні великих вантажів саме за допомогою водного транспорту, адже існують певні проблеми у роботі альтернативних видів транспортного перевезення вантажів. Таким чином, водний транспорт і, зокрема, річкове судноплавство посідають вагоме місце у структурі логістичних перевезень вантажів, зокрема зерна та металопрокату. Саме за допомогою річкового транспорту можна здійснювати, так звані, «зелені перевезення», що є надзвичайно актуальним в контексті сталого розвитку національної економіки.

Водні шляхи України у розрізі судноплавних річок вимірюються протяжністю 2 241 км. Річка Дніпро є найбільшою національною водотранспортною артерією. Басейн річки Дніпро складає 65% річкового простору України [2].

Конкурентні переваги розвитку річкового транспорту України наведено на рис. 2.

Використовуючи переваги річкового транспорту у 2019 р. вдалося досягти приросту вантажопотоку на 19,1% порівняно із попереднім періодом. «За даними експертних аналітичних досліджень в сфері вантажних перевезень, потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитись річкою Дніпро, при умові загального зростання економіки країни, складає біля 60 млн. т зі зростанням до 80 млн. т до 2030 р. (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на внутрішній водний транспорт (ВВТ), активізації міжнародної торгівлі та залученні нових вантажів на внутрішньому водному транспорті

шляхом лібералізації перевезень, що має бути закладено в Законі України «Про внутрішній водний транспорт»). При цьому, враховуючи, що економіка України тяжіє до експорту, потенційно Дніпром за умови модернізації шлюзів перевезення вантажів ВВТ може досягти позначки 45 млн т на рік (30 млн т експорт, 15 млн т імпорт)» [2].



**Рис. 2. Конкурентні переваги річкового транспорту**

Джерело: Узагальнено на підставі [2]

Враховуючи переваги транспортування вантажу через річки та морем за допомогою суден «ріка-море» можливо зменшити навантаження на автотранспорту та залізнодорожну системи і забезпечити зменшення техногенного навантаження транспортної системи на довкілля. А враховуючи переваги та можливість вирішення першочергових економіко-правових проблем водного транспорту України, можливо передбачати інтеграцію водної транспортної системи України у Європейський та світовий економічний простір.

Економічна оцінка функціонування логістичної інфраструктури водного транспорту України вимагає деталізованого аналізу зміст категорії «інфраструктура» із врахуванням різних думок науковців. Термін "інфраструктура" пояснюють в двох напрямках: 1) пов'язаний з будівництвом, інфраструктура тлумачиться як фундамент будівлі (від лат. "infra" – під, знизу, і "structure" – споруда, розміщення); 2) пов'язаний з військовими і трактує інфраструктуру як сукупність комунікацій для військових операцій. Економічні трактування інфраструктури (табл. 2) дещо відрізняються.

Є.В. Крикавський, Н.В. Чернописька логістичну інфраструктуру, тлумачать її як: " систему засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових, людських), а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які створюють організаційно-економічні умови проходження цих потоків шляхом створення потенціалу відповідних логістичних послуг" [3].

Таким чином, економічна оцінка логістичної інфраструктури водного транспорту повинна включати ряд показників, серед яких характеристики роботи портів та терміналів, перевезення вантажів, питома вага вантажних перевезень в розрізі різних видів транспорту, індекси перевезення, середня відстань перевезення (км) однієї тони вантажів окремими видами транспорту тощо.

«Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку» [4].

За Даними Державної служби статистики України [5] у 2018 році загальний обсяг транспортних перевезень склав 1643 млн т, що на 7,4% перевищує відповідний показник 2000 року. Що стосується перевезень морським та річковим транспортом, то обсяги значно скоротилися. У 2018 році обсяг транспортних перевезень морським транспортом порівняно із 2010 роком зменшився на 69%, а обсяг перевезень річковим транспортом зменшився на 52%. Максимальний рівень обсягів перевезень морським та річковим транспортом спостерігався у 2005 році і становив відповідно 8 млн т морським транспортом та 13 млн т річковим транспортом. Таким

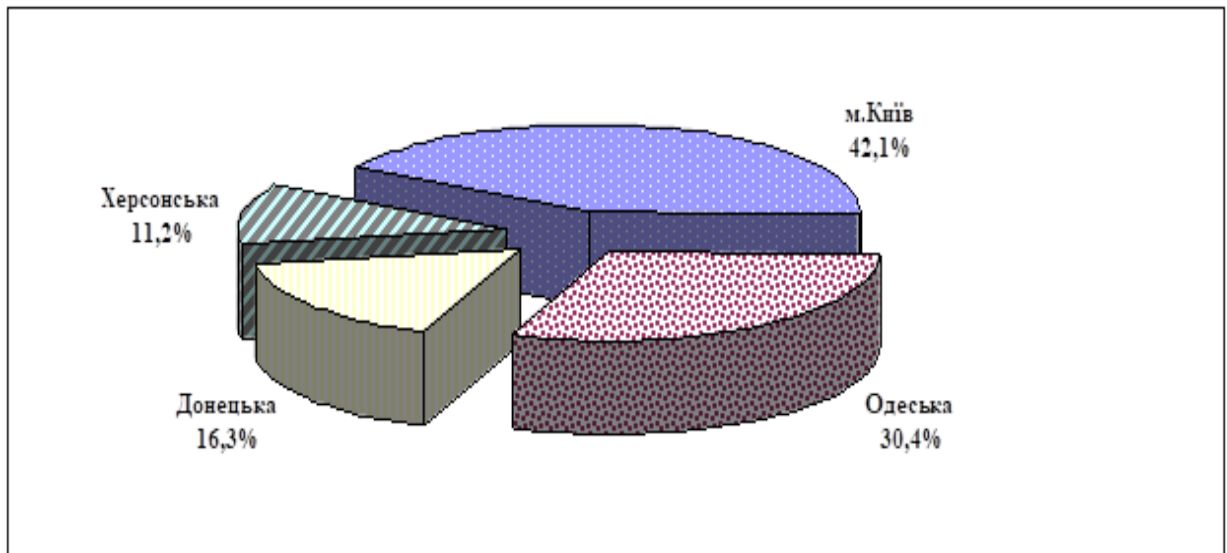
чином, у 2018 році обсяг транспортних перевезень морським транспортом порівняно із максимальним його рівнем (за 2005 рік) зменшився на 75%, а обсяг перевезень річковим транспортом зменшився на 69%. Отже потенціал водного транспорту не використовується навіть на половину.

Статистичні дані доводять переважання автомобільного транспорту в структурі вантажних перевезень, його частка складала 73,37% у 2018 році та 69,69% у 2010 році. Питома вага вантажних перевезень річковим та морським транспортом не досягає навіть 1%. Так у 2010 році питома вага вантажних перевезень річковим транспортом склала 0,19%, а морським – 0,17%. У 2018 році питома вага вантажних перевезень річковим транспортом зросла порівняно із 2010 роком на 0,03% і склала 0,22%, а питома вага вантажних перевезень морським транспортом зменшилася на 0,05% і склала 0,12%. Проте необхідно врахувати, що на зменшення питомої ваги вантажних перевезень морським транспортом у 2018 році вплинула відсутність даних по трьом портам, які знаходяться на території анексованого Криму [5].

Основними транспортними артеріями України є річки Дніпро, Південний Буг і Десна, на яких знаходяться 11 річкових портів та 10 спеціалізованих терміналів. Крім того на Дунаї знаходяться 2 морські порти (Ренійський та Ізмаїльський). 18 морських портів, що знаходяться на території України умовно розділяють за п'ятьма регіонами. Найбільші за потужністю торгівельні морські порти Одеси, Іллічівська, Південного, Миколаєва і Херсона.

Відповідно між регіонами континентальної України розподіл перевезень вантажів морським транспортом здійснений між Одеською, Херсонською, Донецькою областями та містом Київ, так як більшість підприємств, що здійснюють морські перевезення зареєстровані в м. Київ (рис. 3).

Статистичні дані доводять незначну перевагу річкового транспорту над морським в структурі перевезень вантажів. Морський транспорт переважно використовують для здійснення закордонних перевезень, а річковий – для каботажних перевезень вантажу (табл. 1).



**Рис. 3. Розподіл перевезень вантажів морським транспортом за регіонами**

Джерело: [5]

Дані Державної служби статистики України демонструють переважання перевезення різних металів за допомогою морського транспорту. Так, найбільша питома вага різних металів в структурі перевезень вантажів морським транспортом спостерігалася у 2018 році і становила 53,1%. Як вже зазначалося найбільша кількість перевезень різних металів за допомогою морського транспорту здійснюється за кордон.

Будівельні матеріали в структурі перевезень вантажів морським транспортом займають значну частку, яка коливається від 2,3% за 2016 рік до 21,1% (за 2005 рік). Проте переважна більшість перевезень будівельних матеріалів здійснюється річковим транспортом.

Так, найбільша питома вага будівельних матеріалів в структурі перевезень вантажів річковим транспортом спостерігалася у 2013 році і становила 48,3%. Як вже зазначалося найбільша кількість перевезень будівельних матеріалів за допомогою річкового транспорту здійснюється в рамках каботажних перевезень.

Логістичну інфраструктуру водного транспорту можна пояснити як специфічний механізм організації та взаємозв'язків всіх суб'єктів економічних відносин в галузі водного транспорту. Вирізняються дві основні функції логістичної інфраструктури водного транспорту:



## 1. Структура перевезень вантажів морським транспортом

(відсотків)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Усі вантажі</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
За видами вантажів									
нафта і нафтопродукти	5,4	0,1	6,1	5,5	2,8	2,2	1,7	1,4	1,6
вугілля	4,3	1,2	1,1	0,5	–	0,9	–	–	–
кокс	1,4	0,4	–	0,6	0,5	0,2	0,9	1,5	1,2
руда різна	16,4	8,8	5,1	1,9	4,0	27,1	23,9	12,1	2,0
будівельні	15,3	21,1	17,3	13,5	4,2	3,3	2,3	4,2	3,8
хімічні і мінеральні добрива	3,2	2,5	1,1	2,6	1,5	1,0	0,6	0,4	0,6
лісові	4,1	3,0	0,7	0,3	0,2	0,2	1,8	0,2	0,3
папір	1,6	0,3	0,0	–	0,1	0,1	–	–	0,2
метали різні	15,9	23,8	13,2	24,4	41,5	35,5	35,5	47,2	53,1
хлібні	3,9	12,4	16,1	5,0	4,7	3,3	3,3	9,0	25,0
вантажі в контейнерах	11,6	9,1	2,3	2,0	0,8	0,9	1,2	0,4	0,0
інші вантажі	16,9	17,3	37,0	43,7	39,7	25,3	28,8	23,6	12,2
За видами сполучення									
закордонного	83,0	73,9	72,7	79,0	85,0	62,1	62,7	62,5	63,8
каботажного	17,0	26,1	27,3	21,0	15,0	37,9	37,3	37,5	36,2

Джерело: [5]

- організаційно-функціональна, яка формує взаємозв'язки учасників економічних процесів в галузі водного транспорту, забезпечує рух матеріально-технічних цінностей та фінансового капіталу;
- управлінська, яка корегує просторові та часові взаємозв'язки між об'єктами та суб'єктами логістичної інфраструктури водного транспорту.

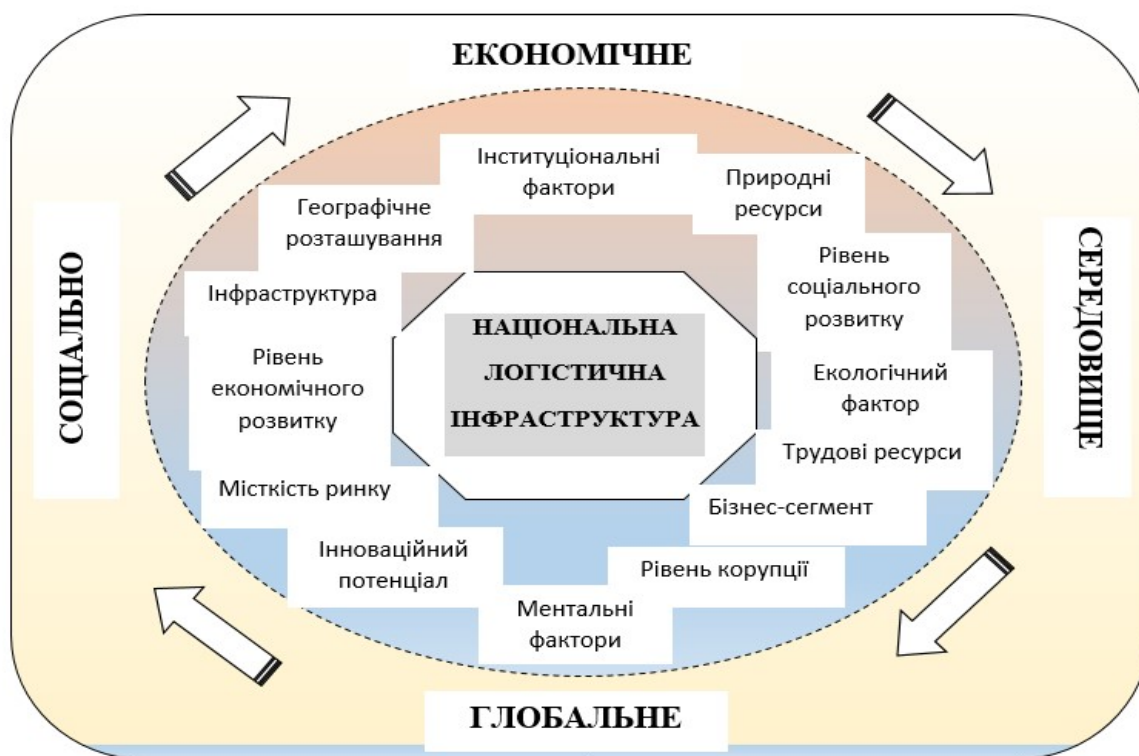
Економічний механізм функціонування логістичної інфраструктури водного транспорту можливо представити у наступному вигляді (рис.4)



**Рис. 4. Економічний механізм логістичної інфраструктури водного транспорту**

Представлення економічного механізму логістичної інфраструктури водного транспорту у вигляді схеми на рисунку 4 побудоване із врахуванням думки авторів книги «Логістика: інтегрований ланцюг постачань» [6] Дональд Дж. Бауерсокс і Дейвід Дж. Клосс, що логістична інфраструктура «створює каркас, на якому будується система логістики і її робота. До числа типових об'єктів логістичної інфраструктури відносяться виробничі підприємства, склади, навантажувально-розвантажувальні термінали і магазини роздрібної торгівлі. Інфраструктурна мережа включає в себе інформаційні і транспортні об'єкти. Окремі функції, такі як обробка замовлень клієнтів, управління запасами або вантажопереробка, здійснюються в рамках логістичної інфраструктури».

Економічний механізм логістичної інфраструктури водного транспорту залежить від багатьох факторів впливу (рис. 5)



**Рис. 5. Фактори формування та розвитку логістичної інфраструктури водного транспорту**

З метою покращення логістичної інфраструктури водного транспорту, на нашу думку, доцільно створити національний портовий центр (НПЦ), який буде зводити та накопичувати інформацію про роботу усіх портів та терміналів (рис.6). Це б допомогло зменшити витрати і підвищити ефективність функціонування водного транспорту України.

В рамках роботи національного портового центру необхідно дотримуватися Національної транспортної стратегії. На даний момент розроблено Проєкт стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [15]

«В той же час у вітчизняній портовій галузі активно впроваджується позитивна світова практика модернізації існуючих та створення нових перевантажувальних потужностей державою спільно з приватним капіталом. При цьому наземна інфраструктура, що забезпечує стивідорну діяльність, створюється приватним інвестором, який є також землекористувачем (землевласником), а стратегічна інфраструктура (підхідні канали, операційні акваторії, причалу) - Адміністрацією морських портів України. Така спільна реалізація проєктів забезпечує ефективність вкладених, як державних, так і приватних інвестицій, забезпечує їх окупність. Неврегульованим залишається питання участі місцевої влади в процесах розвитку морських портів, зокрема, в частині відводу земель для

розташування перевантажувальних потужностей, організації сполучення портів із магістральними шляхами сполучення. Така ситуація ускладнює використання в Україні кращих світових практик управління, зокрема моделі “порт-лендлорд” у процесі інвестування у галузь морських портів» [7].



Рис. 6. Перелік різновидів діяльності національного портового центру

В сучасній національній логістичній сфері спостерігається недолік висококваліфікованих кадрів. Тому важливим є забезпечення підготовки висококваліфікованих кадрів для сфери водної логістики. Керівництво портів часто зіштовхується із проблемою розподілу завдань між виконавцями, щоб забезпечити ефективне надання логістичних послуг у сфері водного транспорту. В сучасній діяльності портів вирішуються завдання не тільки пов'язані із перевезеннями, а і завдання зберігання вантажів, навантажувально-розвантажувальні та пакувальні роботи, вирішення фінансових питань тощо. Тобто перелік видів завдань, що вирішуються керівництвом портів дуже великий і не однотипний.

Для скоординованої роботи портової галузі та створення ефективної логістичної інфраструктури водної галузі доречним буде створення національного портового центру, діяльність якого забезпечить збалансований розвиток портів та терміналів на інноваційних засадах з

ефективним використанням їх потужностей, забезпечить конкурентоздатність національної водної логістики та оптимізує систему управління портами та терміналами.

**Висновки.** Як показали результати проведеного дослідження, морська портова галузь України має потужний потенціал, навіть у порівнянні з іншими країнами світу, а розвиток портової галузі України стимулює загальний національний економічний розвиток.

Розвиток водного транспорту України характеризується зростанням попиту на перевезення річковим транспортом. Виробники стають зацікавленими у перевезенні великих вантажів саме за допомогою водного транспорту. За допомогою річкового транспорту можна здійснювати, так звані, «зелені перевезення», що є надзвичайно актуальним в контексті сталого розвитку національної економіки.

Враховуючи переваги та можливість вирішення першочергових економіко-правових проблем водного транспорту України, можливо передбачати інтеграцію водної транспортної системи України у Європейський та світовий економічний простір.

Створення національного портового центру допомогло б зменшити витрати і підвищити ефективність функціонування водного транспорту України, забезпечити збалансований розвиток портів та терміналів на інноваційних засадах з ефективним використанням їх потужностей, а також забезпечити конкурентоздатність національної водної логістики та оптимізує систему управління портами та терміналами.

### **Бібліографічний список.**

1. Атлас. Економічна і соціальна географія України / упорядники : О. Я. Скуратович ; відп. ред. Веклич Л. М. — К. : ДНВП «Картографія», 2010. — ISBN 978-966-475-617-1.

2. Інформація про водний транспорт України. Міністерства інфраструктури України. Офіційний сайт. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>

3. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. Логістичні системи: Навч. пос. – Львів: В-во НУ»ЛІП», 2009. - 264с., с. 107

4. Проект стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20розвитку%20морпортів%20до%202038.pdf>

5. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України-2019». Електронний ресурс. Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf)
6. Бауэрсокс Доналд Дж. Логистика : интегрированная цепь поставок / Доналд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс : [пер. с англ. Н.Н. Барышниковой, Б.С. Пинскера]. – М. : ЗАО Олимп-Бизнес, 2001. – 640 с.
7. Проект стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20розвитку%20морпортів%20до%202038.pdf>
8. Irtysheva, I. Innovative approaches to estimation of logistic potential and the purpose of logistic regional outsourcing development / I. Irtysheva, M. Stehnei, K. Zavorodnij // Baltic Journal of Economic Studies : the scientific journal. – Riga, 2018. – Vol. 4. No.2. – P.86-92.
9. Рябуха М.С. Конкуренція як категорія ринкових відносин та конкурентоспроможність як предмет наукових досліджень / М.С. Рябуха, А.Є. Цицоріна // Вісник ХНАУ. Серія: економіка АПК і природокористування. – Харків: ХНАУ 6(2007): 96-100.
10. Чернега І.І. Особливості становлення аграрних перетворень та ринкових зрушень / І.І. Чернега, М.С. Пономарьова, Ю.В.Загорська // Бізнеснавігатор: науково-виробничий журнал. – 2014. – № 3 (35). – С. 6–12. 218 с.
11. Пономарьова М.С. Механізм підвищення конкурентоспроможності підприємницької діяльності: теоретичний аспект / М.С. Пономарьова, І.К. Захаров, В.Є. Іваненко// Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”. № 2019. С. 150-161. DOI: 10.31359/2312-3427-2019-1-150.

**М.И. Стегней, В.М. Герзанич, А.-М.И. Архангельская, И.М. Бошинда.** Экономическая оценка функционирования логистической инфраструктуры водного транспорта Украины. Актуальность темы исследования обусловлена развитием мировых интеграционных процессов и ростом необходимости удовлетворения потребностей перевозки пассажиров и грузов. Исследована конкурентные преимущества развития портовой отрасли и речного транспорта Украины. Проанализирована структура перевозок грузов морским и речным транспортом. Охарактеризованы экономический механизм логистической инфраструктуры водного транспорта и факторы формирования и развития логистической инфраструктуры водного транспорта. Обоснована

целесообразность создания национального портового центра, что помогло бы уменьшить расходы и повысить эффективность функционирования водного транспорта Украины, обеспечить сбалансированное развитие портов и терминалов на инновационных началах с эффективным использованием их мощностей, а также обеспечить конкурентоспособность национальной водной логистики и оптимизирует систему управления портами и терминалами

**Ключевые слова:** логистическая инфраструктура, водный транспорт, порты

**M.I. Stehnei, V.M. Gerzanich, A.-M.I. Arkhangelskaya, I.M. Boschinda. Economic evaluation of the functioning of Ukraine's logistic infrastructure for water transport.** The relevance of the research topic is due to the development of world integration processes and the growing need to meet the needs of transportation of passengers and cargo. The competitive advantages of development of port industry and river transport of Ukraine are investigated. The structure of cargo transportation by sea and river transport is analyzed. The economic mechanism of water transport logistics infrastructure and the factors of formation and development of water transport logistics infrastructure are characterized. According to the results of the study, the maritime port industry of Ukraine has a strong potential, even in comparison with other countries of the world, and the development of the port industry of Ukraine stimulates the overall national economic development. The development of Ukraine's water transport is characterized by an increase in demand for river transport. Manufacturers are becoming interested in transporting large cargoes by water. With the help of river transport, it is possible to carry out the so-called "green transportation", which is extremely relevant in the context of sustainable development of the national economy. Considering the advantages and the possibility of solving the first economic and legal problems of Ukraine's water transport, it is possible to envisage the integration of Ukraine's water transport system into the European and world economic space. Establishing a national port center would help reduce costs and increase the efficiency of Ukraine's water transport, ensure a balanced development of ports and terminals on an innovative basis with efficient use of their capacity, as well as ensure the competitiveness of national water logistics and optimize the system of port and terminal management.

**Keywords:** logistic infrastructure, water transport, ports

*Стаття надійшла до редакції: 23.10.2019 р.*



# МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

89600, м. Мукачево, вул. Ужгородська, 26

тел./факс +380-3131-21109

Веб-сайт університету: [www.msu.edu.ua](http://www.msu.edu.ua)

E-mail: [info@msu.edu.ua](mailto:info@msu.edu.ua), [pr@mail.msu.edu.ua](mailto:pr@mail.msu.edu.ua)

Веб-сайт Інституційного репозитарію Наукової бібліотеки МДУ: <http://dspace.msu.edu.ua:8080>

Веб-сайт Наукової бібліотеки МДУ: <http://msu.edu.ua/library/>