

Л. Л. Сотниченко,
доктор економічних наук, професор,
ORCID 0000-0003-4537-1553,
e-mail: llsotnichenko@gmail.com,

А. С. Сівань,
аспірант,
ORCID 0000-0003-3194-8083,

Національний університет «Одеська морська академія», м. Одеса

ІНВЕСТИЦІЙНІ ПОТРЕБИ ТА ФІНАНСУВАННЯ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Постановка проблеми. Порти як комерційні структури, мають більшу фінансову автономію в багатьох випадках. Однак ця нова перспектива висвітлює загадку, яка лежить в основі планів розвитку порту. Дуже часто головні вигоди від портових проєктів отримує широка спільнота та економіка, а не саме портове господарство. Це особливо наглядно, коли порти інвестують у базову інфраструктуру, щоб забезпечити можливості для майбутнього зростання. Окрім цього, до вимог портів інвестувати в базову інфраструктуру приєднався цілий ряд інвестиційних вимог, що є результатом більш широких суспільних імперативів, особливо у сферах екологічної та енергетичної політики. Проблемні порти скрізь стикаються зараз з питаннями, які полягають у реалізації проєктів, які часто є фінансово непривабливими для портової адміністрації та ще менш привабливими для зовнішніх інвесторів, але які мають важливе значення з більш широких соціальних та економічних причин. Деякі порти мають достатню фінансову потужність, щоб фінансувати такі проєкти та приймати низьку фінансову віддачу. Інші порти ставлять своїм завданням реалізувати проєкти, які є вкрай необхідними, але не під силу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням інвестиційних потреб та визначенням особливостей фінансування портової інфраструктури займалися та продовжують займатися вчені: Д. Ким [1], Н. Коуніс [4], Х. Торп [5], С. Де ла Рубиа [7] та ін. Увага до цієї сфери пояснюється її великою практичною значимістю. Інфраструктура порту представляє головний стратегічний об'єкт, важіль економічного розвитку країни, тому ці питання завжди будуть у центрі уваги.

Метою статті є дослідження інвестиційних потреб та визначення особливостей фінансування портової інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. Порти, крім вузлів транспортних мереж, також представляють собою майданчики для цілого ряду видів діяльності, які можуть потребувати певних об'єктів. На основі цього широкого визначення можливо назвати різні типи портової інфраструктури. Отже, виділяють дванадцять видів інвестицій в інфраструктуру. Ін-

вестиції можуть стосуватися будівництва нової інфраструктури, а також модернізації або реконструкції існуючої інфраструктури [1]. Приклади відповідних інвестицій в інфраструктуру в категорії морського доступу включають: капітальне та технічне обслуговування днопоглиблювальних робіт з в'їзних каналів або річок; хвилерізи, що захищають судна в портах; морські шлюзи (що дозволяють заходити судам до портів та проєктувати проти затоплення).

Загалом, інвестиції до морського доступу приносять користь усім користувачам порту, а не конкретним сегментам та конкретним терміналам у порту. Інвестиції в інфраструктуру (як визначено вище) потрібні морським портам для підвищення їх ефективності, вирішення проблем зростаючих і мінливих потреб виробничих та постачальних ланцюгів та адаптації до вимог сталого транспорту, що стосується якості повітря, зміни клімату та біорізноманіття. Проблеми, що зумовлюють такі інвестиції, включають:

Збільшення розміру та складності флоту, зокрема надвеликого контейнерного судна (ULCV), нові типи поромів Ро-Ро та газозовів. Технічні вимоги деяких нових судів з точки зору розміру та конструкції судна «означають, що портам може знадобитися усунути обмеження щодо поведінки з цими судами, або через обмеження, тягу, довжину та басейни повороту або відсутність адаптованих систем енергопостачання». Ці обмеження можна усунути лише за рахунок інвестицій в інфраструктуру.

Зростання обсягів обробки в портах. Хоча існує невизначеність щодо зростання торгівлі, прогнози, як правило, свідчать про збільшення обсягів морського транспорту. Окрім круїзів, сегментом з найвищим зростанням за останнє десятиліття були контейнери. Через збільшення розмірів суден, це зростання, ймовірно, буде зосереджено в основних портах Транс-європейської мережі. Однак фідери, що з'єднують такі основні порти з меншими, швидше за все, приведуть до зростання обсягів руху в менших портах. Розширення моделі «хаб-спік» представляє собою збільшення обсягів портового трафіку для еквівалентної торгівлі завдяки збіль-

шенню перевантажувальної діяльності [2]. Збільшення кількості пасажирів у портах. Як круїзні, так і пасажирські перевезення Ro-Ro також істотно зросли за останні десятиліття і, як очікується, будуть продовжувати зростати. Це приводить до зростання попиту на портову інфраструктуру та послуги.

Довготерміновий перехід до декарбонізації економіки через зменшення викидів парникових газів, підвищення енергоефективності та поглинання джерел енергії з низьким рівнем викидів. Цей перехід передбачатиме зміни поточних потоків транспорту для оптимізації руху та значні зміни у виробництві та розподілі енергії із переходом від нафти до відновлюваної електроенергії [3]. Крім того, цей перехід приведе до значного збільшення виробництва поновлюваних джерел енергії (наприклад, сонячних панелей або вітряних турбін) у порту і, що ще важливіше, в морі, з необхідністю розробки ефективних методів виведення енергії (продуктів) з офшорного вітру на берег. Нарешті, уловлювання та зберігання або використання CO₂ також є елементом цього переходу, що вимагатиме інвестицій у порти. Цілі по декарбонізації можна досягти лише в тому випадку, якщо всі види транспорту продовжуватимуть інвестувати в екологічні технології та в більш ефективні та розумні логістичні ланцюги. Супутнім додатковим рушієм портових інвестицій є адаптація до кліматичних змін та необхідність інвестувати в стійкість портових потужностей.

Більш жорсткі вимоги до екологічних показників та поглинання альтернативних видів палива. Директива про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива вимагає, щоб усі морські порти основної мережі TEN-T були обладнані пунктами заправки СПГ до 2025 року. Згідно з цією ж директивою берегове електропостачання має бути встановлене як пріоритет у портах TEN-T. Частина інвестиційних потреб портів регулюється міжнародними вимогами (ІМО).

Тиск на збільшення модального розподілу більш стійких видів транспорту, як серед інших виступає Європейська Комісія [4]. Завдання декарбонізації транспорту чинить тиск на порти, щоб зменшити частку автомобільного транспорту в розділі видів транспорту, щоб сприяти екологічним видам транспорту та зменшувати затори та забруднення.

Тиск у напрямку урбанізації прибережних зон, особливо в густонаселених районах. Більшість портів розташовані в районі міст / мегаполісів або в безпосередній близькості від них. Це призводить до тиску на перетворення портових земель у міський простір та розвиток нових портових споруд поза міськими територіями. Таким чином, урбанізація прибережної зони є рушієм інвестицій у нові портові райони.

Сильна оцифровка практично всіх частин економіки, включаючи виробництво, логістику та транспорт. Рухомі все більшим використанням технології зондування та можливостей обробки даних, ба-

гато ланцюгів створення вартості перероблено для більш автоматизованих процесів на основі даних у реальному часі. Ця тенденція має величезні наслідки для портових операцій [5].

Зростання електронної комерції. Цифровізація породила значне зростання електронної комерції та, як наслідок, електронного складування, що все більше приводить до попиту на землю для логістики в портових районах. На закінчення, різні зовнішні фактори створюють потребу в інвестиціях у портову інфраструктуру. Ці інвестиції необхідні для усунення вузьких місць та забезпечення того, щоб порти могли продовжувати функціонувати як стійкі та ефективні шлюзи та логістичні та виробничі кластери.

Моделі управління портами та відповідальність за інвестиції в інфраструктуру. Узагальнені тенденції приводять до інвестиційних потреб у портовій інфраструктурі. Рішення щодо цих інвестицій приймаються різними суб'єктами. Це залежить від діючої моделі управління портами, яка істотно різниться в різних державах-членах. Незалежно від чіткої моделі управління європейські порти прагнули і значною мірою досягли фінансової автономії як корпоративні структури. Незважаючи на те, що орган управління портами не завжди може бути офіційно відповідальним за інвестиційні рішення в галузі морського доступу та інфраструктури, доступу до внутрішніх територій, він, як правило, бере активну участь у розвитку інфраструктури. У більшості випадків саме зацікавлена сторона має найбільш чіткий інтерес забезпечити достатні інвестиції у доступ до внутрішніх територій та морської інфраструктури. Наведені нижче випадки демонструють суттєві відмінності у ролі портів та держав-членів щодо інвестицій у портову інфраструктуру щодо шлюзів:

У випадку з Севільєю (Іспанія): інвестиційне рішення про інвестування в шлюз було прийнято Севільською портовою адміністрацією. Проект фінансується портовою владою та співфінансується ЄС.

У випадку з портом Північного моря (Бельгія, Нідерланди): рішення про інвестиції в шлюз у Темезені було прийнято регіональним урядом Фландрії разом з національним урядом Нідерландів, оскільки новий шлюз представляє інтерес як для порту Гентського (Бельгія) та Зеландського морського порту (Нідерланди). Проект в основному фінансується обома урядами, але за рахунок частки фінансування, яку надають обидва органи управління портами та грант ЄС у розмірі 6% від загальної вартості. У випадку з Амстердамом (Нідерланди): рішення про інвестування в проект прийняв голландський національний уряд. Проект в основному фінансується державою, причому менша частина коштів надається органом управління порту та Європейським Союзом. У випадку з Антверпеном (Бельгія): Kieldrechtsluis – це партнерство між портовою владою Антверпена та фламандським урядом. Орган

управління портом є мажоритарним акціонером у компанії спеціального призначення, якій доручено будівництво шлюзу, і ризикує, що витрати на будівництво перевищуватимуть заплановані, виконуватиме технічне обслуговування та нестиме відповідальність за його експлуатацію на рівні обслуговування з фламандським урядом. Ці випадки показують, як розвиток портової інфраструктури часто відбувається у відповідності до конкретних моделей партнерства, включаючи спільні обов'язки щодо інвестицій та експлуатації.

Інвестиції в життєздатну портову інфраструктуру – це ті, які, як очікується, принесуть велику цінність (на користь як споживачам, так і суспільству в цілому) відносно їхніх витрат. Однак не всі життєздатні інвестиції приносять необхідну фінансову віддачу, щоб зробити їх привабливими з комерційної точки зору, базуючись на комерційній ситуації. Основною причиною є той факт, що створення суспільної цінності (яка часто є суттєвою) не може бути (повністю) зафіксовано за рахунок доходу порту. Крім того, портова інфраструктура є капіталомісткою і має тривалий термін окупності. Концептуально можна розрізнити «діловий випадок інвестиції в портову інфраструктуру для органу управління порту» та випадок вартості інвестиції для суспільства в цілому. Бізнес-кейс включає лише вартість, яка створюється для споживачів і фіксується керівним органом порту за рахунок зборів та орендних платежів, тоді як справа «Вартість» також включає створення вартості та витрати для суспільства, що включає його позитивні та негативні зовнішні ефекти [4].

Державне фінансування, яке може надаватися регіональними, національними та / або європейськими державними органами, є законним для проєктів, які мають позитивну цінність, але негативну ділову ситуацію.

Поєднання значних витрат на розробку, тривалість та невизначеність процесів затвердження та високі ризики (соціальні, пов'язані з прийняттям сторонами розвитку порту; політичні, пов'язані з невизначеністю політичної підтримки та політики інфраструктури; комерційні через тривалий термін окупності та пов'язану з цим невизначеність) може призвести до дуже низької привабливості портових проєктів для приватних інвесторів. Чим вище створення вартості для споживачів, тим сильніший вплив інвестицій на конкурентну позицію порту. Таким чином, державне фінансування інвестицій, які переважно створюють цінність для споживачів, спотворює умови. Однак мета рівних умов сумісна з механізмами державного фінансування інвестицій в портову інфраструктуру, які в основному створюють цінність для суспільства. Кожен орган управління портами встановлює «норму перешкод, мінімальну фінансову віддачу, необхідну для інвестиційних проєктів». Відповідно до своїх соціальних цілей, урядові органи управління, швидше за все,

матимуть нижчі показники перешкод, ніж приватні органи управління портами. Як показують дослідження ESPO, у 2016 р. більшість органів управління портами в Європі належали уряду, приватна власність основних портів спостерігалася лише у Великобританії та Греції. Проте органи управління портами рухались до більш незалежних структур управління та більш комерційного підходу. Відповідно до створення суспільної вартості інвестицій в портову інфраструктуру, більшість європейських органів управління портами не націлені на максимізацію прибутку. Натомість, забезпечуючи фінансову стійкість, вони мають цілий ряд інших цілей, таких як максимізація доданої вартості та пропускна спроможність портів, сприяння торгівлі та бізнесу або забезпечення того, щоб діяльність порту була стійкою у довгостроковій перспективі [6]. Така орієнтація на створення суспільної цінності виправдовує інвестиції з відносно низькою віддачею.

Довгострокові позики державних структур, таких як Європейський інвестиційний банк або національні банки розвитку [3], можуть сприяти зростанню проєкту фінансово стійким як додатковий захід до грантів.

На закінчення, створення суспільної вартості інвестицій у портову інфраструктуру робить державне співфінансування законним, коли очікуваних доходів від плати за користування недостатньо для позитивної ділової ситуації, але інвестиційні проєкти створюють значну соціальну цінність. Практично у всіх країнах світу [7] портова інфраструктура частково фінансується державним сектором, щоб подолати «фінансовий розрив» для проєктів із позитивною «цінністю».

Державне фінансування портової інфраструктури – це правило, а не виняток. Це стосується і Європейського Союзу. У більшості випадків державне фінансування має форму грантів. Ця практика врахована в політиці ЄС щодо державної допомоги стосовно портів. Загальний регламент групового звільнення «для портів дозволяє безпосередньо публічно фінансувати портову інфраструктуру, інфраструктуру доступу та днопоглиблення нижче певного порогу, оскільки вважається сумісним із внутрішнім ринком та спільним інтересом».

Як широко розповсюджене державне фінансування, так і групове звільнення підкреслюють, що портові інвестиційні проєкти, що мають позитивну соціальну цінність, але негативну ділову ситуацію, є загальноприйнятими в ЄС і що для цих «неблагополучних» проєктів гранти є важливим інструментом. Незважаючи на те, що більшість урядів зберігають певну форму контролю над портовими активами, деякі з них покладаються на третю сторону, таку як Світовий банк, інші транснаціональні фінансові установи чи іноземні уряди для підтримки у фінансуванні портових інвестицій. Останні, як правило, у формі двосторонніх позик і навіть грантів, надають країні-позикодавцю важелі впливу на міжнародні

торгові потоки і, отже, політичний вплив. Це пояснює, чому надання фінансування для розвитку портів має геополітичний вимір [8].

Висновок. Порти є стратегічними активами і визначаються як «критична інфраструктура»). Геополітичний вимір розвитку портів посилює аргу-

ментацію щодо механізмів державного фінансування, оскільки відсутність таких механізмів пришвидшить участь іноземців у розвитку критичної портової інфраструктури. Необхідно формувати платформу з механізмами надання фінальної підтримки розвитку портів та певних інвестицій.

Література

1. Kim, D. D. Global Economy-From the new normal to the end of normal? KM Is 33rd Annual International Seminar of World Shipping Market Outlook Seoul: Korea Maritime Institute, 2015. P. 3-39.
2. Howe Robinson. The Containership Market. London: Howe Robinson, 2014. URL: <https://www.howerobinson.com>
3. DSTI/DOT/MTC (2005) 5 / REV1. OECD, 2005. URL: <http://pcoplchof-stra.edu>.
4. Kounis, N. Economic outlook. Marine Money Greek Ship Finance Forum. Athens: Marine Money, 2015. P. 1-22.
5. Torp, H. Shipping and China-Impact on global freight dynamics. 12th Coaltrans China. 2014. P. 1-15.
6. Clarkson Research Services Limited. Shipping Intelligence Network. London: CRS L, 2015. URL: <https://www.crs.com>.
7. De la Rubia, C. Outlook for the world economy. German Shipping & Ship Finance Conference. Hamburg: Informa, 2014. P. 1-21.
8. Shipping Market Review. Danish Ship Finance A/S, Copenhagen, 4. 2014. URL: <https://www.shipfinance.dk/media/1054/shipping-market-review-may-2014.pdf>.

References

1. Kim, D. D. (2015). Global Economy-From the new normal to the end of normal? KM Is 33rd Annual International Seminar of World Shipping Market Outlook. Seoul, Korea Maritime Institute (pp. 3-39).
2. Howe Robinson. (2014). The Containership Market. London, Howe Robinson. Retrieved from <https://www.howerobinson.com>
3. OECD. (2005). DSTI/DOT/MTC (2005) 5 / REV1. Retrieved from <http://pcoplchof-stra.edu>.
4. Kounis, N. (2015). Economic outlook. Marine Money Greek Ship Finance Forum. Athens, Marine Money. (pp. 1-22).
5. Torp, H. (2014). Shipping and China-Impact on global freight dynamics. 12th Coaltrans China (pp. 1-15).
6. Clarkson Research Services Limited. (2015b). Shipping Intelligence Network. London, CRS L. Retrieved from <https://www.crs.com>.
7. De la Rubia, C. (2014). Outlook for the world economy. German Shipping & Ship Finance Conference. Hamburg, Informa (pp. 1-21).
8. Shipping Market Review. (2014). Danish Ship Finance A/S, Copenhagen, 4. Retrieved from <https://www.shipfinance.dk/media/1054/shipping-market-review-may-2014.pdf>.

Сотниченко Л. Л., Сівань А. С. Інвестиційні потреби та фінансування портової інфраструктури

У статті підкреслено, що дуже часто головні вигоди від портових проєктів отримує широка спільнота та економіка, а не саме портове господарство. Це особливо наглядно, коли порти інвестують у базову інфраструктуру, щоб забезпечити можливість для майбутнього зростання. Окрім цього, до вимог портів інвестувати в базову інфраструктуру приєднався цілий ряд інвестиційних вимог, що є результатом більш широких суспільних імперативів, особливо у сферах екологічної та енергетичної політики. Порти, крім вузлів транспортних мереж, також представляють собою майданчики для цілого ряду видів діяльності, які можуть потребувати певних об'єктів. На основі цього широкого визначення можливо назвати різні типи портової інфраструктури. Виділяють дванадцять видів інвестицій в інфраструктуру. Інвестиції можуть стосуватися будівництва нової інфраструктури, а також модернізації або реконструкції існуючої інфраструктури. Загалом, інвестиції до морського доступу приносять користь усім користувачам порту, а не конкретним сегментам та конкретним терміналам у порту. Інвестиції в інфраструктуру потрібні морським портам для підвищення їх ефективності, вирішення проблем зростаючих і мінливих потреб виробничих та постачальних ланцюгів та адаптації до вимог сталого транспорту, що стосується якості повітря, зміни клімату та біорізноманіття. Збільшення розміру та складності флоту. Зростання обсягів обробки в портах. Довготерміновий перехід до декарбонізації економіки через зменшення викидів парникових газів, підвищення енергоефективності та поглинання джерел енергії з низьким рівнем викидів. Більш жорсткі вимоги до екологічних показників та поглинання альтернативних видів палива. Тиск на збільшення модального розподілу більш стійких видів транспорту. Тиск на напрямку урбанізації прибережних зон, особливо в густонаселених районах. Сильна оцифровка практично всіх частин економіки, включаючи виробництво, логістику та транспорт. Моделі управління портами та відповідальність за інвестиції в інфраструктуру. Узагальнені тенденції приводять до інвестиційних потреб у портовій інфраструктурі. Рішення щодо цих інвестицій приймаються різними суб'єктами. Це залежить від діючої моделі управління портами, яка істотно різниться в різних державах-членах. Інвестиції в життєздатну портову інфраструктуру – це ті, які, як очікується, принесуть велику цінність (на користь як споживачам, так і суспільству в цілому) відносно їхніх витрат. Однак не всі життєздатні інвестиції приносять необхідну фінансову віддачу від інвестицій, щоб зробити їх привабливими з комерційної точки зору, базуючись на комерційній ситуації. Порти є стратегічними активами і визначаються як «критична інфраструктура»). Геополітичний вимір розвитку портів посилює аргументацію щодо механізмів державного фінансування, оскільки відсутність таких механізмів пришвидшить участь іноземців у розвитку критичної портової інфраструктури. Необхідно формувати платформу з механізмами надання фінальної підтримки розвитку портів та певних інвестицій.

Ключові слова: інвестиційні потреби, портова інфраструктура, моделі управління, механізм державного фінансування, фінансова підтримка.

Sotnychenko L., Sivan A. Investment Needs and Port Infrastructure Financing

The article emphasizes that very often the main benefits from port projects come from the wider community and the economy, rather than the port industry itself. This is especially true when ports invest in basic infrastructure to provide opportunities for future

growth. In addition, a number of investment requirements have joined the ports' requirements to invest in basic infrastructure, as a result of broader societal imperatives, especially in the areas of environmental and energy policy. Ports, in addition to nodes of transport networks, are also sites for a number of activities that may require certain facilities. Based on this broad definition, it is possible to name different types of port infrastructure. There are twelve types of investment in infrastructure. Investments can relate to the construction of new infrastructure, as well as the modernization or reconstruction of existing infrastructure. In general, investments in maritime access benefit all port users, rather than specific segments and specific terminals in the port. Infrastructure investments are needed by seaports to increase their efficiency, address the growing and changing needs of production and supply chains, and adapt to the requirements of sustainable transport in terms of air quality, climate change and biodiversity. Increasing the size and complexity of the fleet. Growth of processing volumes in ports. Long-term transition to decarbonisation of the economy by reducing greenhouse gas emissions, increasing energy efficiency and absorbing low-emission energy sources. Stricter requirements for environmental performance and absorption of alternative fuels. Pressure to increase the modal distribution of more sustainable modes of transport. Pressure towards urbanization of coastal areas, especially in densely populated areas. Strong digitization of almost all parts of the economy, including manufacturing, logistics and transport. Port management models and responsibility for infrastructure investments. Generalized trends lead to investment needs in port infrastructure. Decisions on these investments are made by various entities. This depends on the current model of port management, which differs significantly from one Member State to another. Investments in viable port infrastructure are those that are expected to be of great value (to the benefit of both consumers and society as a whole) in terms of their costs. However, not all viable investments bring the necessary financial return on investment to make them commercially attractive based on the commercial situation. Ports are strategic assets and are defined as "critical infrastructure"). The geopolitical dimension of port development reinforces the argument for public funding mechanisms, as the lack of such mechanisms will accelerate the participation of foreigners in the development of critical port infrastructure. It is necessary to form a platform with mechanisms for providing final support for port development and certain investments.

Keywords: investment needs, port infrastructure, management models, public financing mechanism, financial support.

Сотниченко Л. Л., Сивань А. С. Инвестиционные потребности и финансирование портовой инфраструктуры

В статье подчеркивается, что очень часто основные выгоды от портовых проектов исходят от более широкого сообщества и экономики, а не от самой портовой отрасли. Это особенно верно, когда порты инвестируют в базовую инфраструктуру, чтобы предоставить возможности для будущего роста. Кроме того, ряд требований к инвестициям присоединился к требованиям портов по инвестированию в базовую инфраструктуру в результате более широких социальных императивов, особенно в областях экологической и энергетической политики. Порты, помимо узлов транспортных сетей, также являются площадками для ряда действий, для которых могут потребоваться определенные средства. Основываясь на этом широком определении, можно назвать разные типы портовой инфраструктуры. Существует двенадцать типов инвестиций в инфраструктуру. Инвестиции могут касаться строительства новой инфраструктуры, а также модернизации или реконструкции существующей инфраструктуры. В целом инвестиции в морской доступ приносят пользу всем пользователям порта, а не конкретным сегментам и конкретным терминалам в порту. Инвестиции в инфраструктуру необходимы морским портам для повышения их эффективности, удовлетворения растущих и изменяющихся потребностей производств и цепочек поставок и адаптации к требованиям устойчивого транспорта с точки зрения качества воздуха, изменения климата и биоразнообразия. Увеличение размера и сложности автопарка. Рост объемов переработки в портах. Долгосрочный переход к декарбонизации экономики за счет сокращения выбросов парниковых газов, повышения энергоэффективности и использования источников энергии с низким уровнем выбросов. Более строгие требования к экологическим характеристикам и абсорбции альтернативных видов топлива. Требование увеличить использование более экологичных видов транспорта. Давление в сторону урбанизации прибрежных районов, особенно в густонаселенных районах. Сильная цифровизация практически всех секторов экономики, включая производство, логистику и транспорт. Модели управления портом и ответственность за инвестиции в инфраструктуру. Общие тенденции приводят к инвестиционным потребностям в портовой инфраструктуре. Решения об этих инвестициях принимаются различными организациями. Это зависит от текущей модели управления портами, которая значительно отличается от одного государства-члена к другому. Инвестиции в жизнеспособную портовую инфраструктуру – это те инвестиции, которые, как ожидается, будут иметь большую ценность (на благо как потребителей, так и общества в целом) с точки зрения затрат. Однако не все жизнеспособные инвестиции приносят необходимую финансовую отдачу от инвестиций, чтобы сделать их коммерчески привлекательными с учетом коммерческой ситуации. Порты являются стратегическими активами и определяются как «критическая инфраструктура»). Геополитический аспект развития портов подкрепляет аргументы в пользу механизмов государственного финансирования, поскольку отсутствие таких механизмов ускорит участие иностранцев в развитии критически важной портовой инфраструктуры. Необходимо сформировать платформу с механизмами для окончательной поддержки развития порта и определенных инвестиций.

Ключевые слова: инвестиционные потребности, портовая инфраструктура, модели управления, механизм государственного финансирования, финансовая поддержка.

Стаття надійшла до редакції 10.08.2021
Прийнято до друку 24.09.2021