

ограничивая и сужая сферу наличных расчетов. Это также серьезный удар по условиям развития коррупции. Поэтому задавая конфигурацию электронного правительства, следует учитывать запросы областей с наиболее высоким уровнем коррупции. Эти области возникают по причине резкого ограничения доступности качественных услуг или низкой прозрачности предоставления самих услуг.

References

Sokolov A.N. (2011) Electronic government as a tool for fighting corruption // Success of modern natural science, 8, 248-248 [Published in Russian]

The Treaty of Amsterdam. Amending the Treaty on European Union, the treaties establishing the European Communities and certain related acts. – Amsterdam, 2 October 1997.

The practice of creating electronic government - world experience // URL: <http://www.svobodainfo.org/ru/node> [Published in Russian]

Green Paper on the Access and Use of Information of the Public Sector in the Information Society: Some Considerations for Developing the Position of the European Union // Access Mode: http://www.ksdi.ru/readhall/svoboda_97/p2_zel_book.html [Published in Russian]

C.J. John. Forward to Knowledge Society in Malaysia: Vision and Strategies /<http://emag.iis.ru/arc/infosoc/emag.nsf/BPA> [Published in Russian]

Formation of an atmosphere of intolerance towards corruption in society: - Ust-Kamenogorsk: Social corporate fund "ZUBR". - LLP "Profit", 2009 - 52 p. [Published in Russian]

UN Study: E-Government 2020. United Nations New York, 2020. publicadministration.un.org p.57 [Published in Russian]

Kazakhstan took the 29th place in the UN e-government ranking <https://profit.kz/news/58491/29-mesto-v-rejtinge-OON-po-elektronnomu-pravitelstvu-zanyal-Kazahstan/> [Published in Russian]

УДК 338.47

Lokhman, N.

*Doctor of Economics, Assistant Professor,
Head of the Department of Economics and Business,
National University of Economics and Trade
named after Mykhailo Tuhon-Baranovskyi, Kryvyi Rih, Ukraine*
Stepanenko, V.
*Postgraduate,
National University of Economics and Trade
named after Mykhailo Tuhon-Baranovskyi, Kryvyi Rih, Ukraine*

IMPROVING OF THE UKRAINIAN MARITIME TRANSPORT INFRASTRUCTURE MANAGEMENT

Лохман Н.В.

*доктор экономических наук, доцент,
заведующая кафедры экономики и бизнеса,
Донецкий национальный университет экономики и торговли
имени Михаила Туган-Барановского, Кривой Рог, Украина*
Степаненко В.О.
*аспирант,
Донецкий национальный университет экономики и торговли
имени Михаила Туган-Барановского, Кривой Рог, Украина*

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

Лохман Н. В.

*доктор економічних наук, доцент,
завідувача кафедри економіки та бізнесу,
Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського, м. Кривий Ріг, Україна*
Степаненко В. О.
*аспірант,
Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського, м. Кривий Ріг, Україна*

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Summary. The article summarizes the main models of seaport management and innovative logistics systems to improve the overall level of informatization of port activities. It is noted that the main aspect of improving maritime transport infrastructure competitiveness management is the formation of a modern model Ukrainian seaports managing. The efficiency of the activity and development of seaports, first of all, depends on the form of their management, the level of technological and technical equipment, compliance with modern international management requirements, the provision of a legal framework, etc. It has been established that for the effective management of the Ukrainian seaports, first of all, it is necessary to harmonize the country's legislation for the development of seaports and approximation to the "port-landlord" management model. It was also determined that the decisive element in the management of both seaports and the maritime transport infrastructure of Ukraine as a whole is the introduction of innovative logistics systems. The proposed information systems are aimed at improving the quality of services and the transition to international standards for handling cargo flows.

Анотация. В статье обобщены основные модели управления морскими портами и инновационные системы логистики для повышения общего уровня информатизации портовой деятельности. Отмечено, что основным аспектом совершенствования управления конкурентоспособностью морской транспортной инфраструктуры является формирование современной модели управления морскими портами Украины. Эффективность деятельности и развития морских портов, в первую очередь, зависит от формы управления ими, уровень технологического и технического оснащения, соответствие современным международным требованиям управления, обеспеченность правовой базой и т. д. Установлено, что для эффективного управления морскими портами Украины в первую очередь следует привести в соответствие законодательство страны для развития морских портов и приближения к модели управления «порт-лендлорд». Также было определено, что решающим элементом управления как морскими портами, так и морской транспортной инфраструктурой Украины в целом является внедрение инновационных систем логистики. Предложенные информационные системы направлены на повышение качества предоставления услуг и переход к международным стандартам по обработке грузопотоков.

Анотація. У статті узагальнено основні моделі управління морськими портами та інноваційні системи логістики щодо підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності. Зазначено, що основним аспектом удосконалення управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури є формування сучасної моделі управління морськими портами України. Ефективність діяльності та розвитку морських портів, в першу чергу, залежить від форми управління ними, рівень технологічного та технічного оснащення, відповідність сучасним міжнародним вимогам управління, забезпеченість правовою базою тощо. Встановлено, що для ефективного управління морськими портами України в першу чергу варто привести у відповідність законодавство країни для розвитку морських портів та наближення до моделі управління «порт-лендлорд». Також було визначено, що вирішальним елементом управління як морськими портами, так і морської транспортної інфраструктури України загалом є впровадження інноваційних систем логістики. Запропоновані інформаційні системи спрямовані на підвищення якості надання послуг та перехід до міжнародних стандартів з обробки вантажопотоків.

Key words: maritime transport infrastructure, management, seaports, management information systems, competitiveness.

Ключевые слова: морская транспортная инфраструктура, управление, морские порты, информационные системы управления, конкурентоспособность.

Ключові слова: морська транспортна інфраструктура, управління, морські порти, інформаційні системи управління, конкурентоспроможність.

Постановка проблеми. Основним аспектом удосконалення управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури є формування сучасної моделі управління морськими портами України з огляду на європейський досвід. Роль держави в управлінні морськими портами є значною, оскільки у більшості країн акваторія, земельні ділянки, гідротехнічні споруди, основні комунікації, системи морської безпеки та деякі інші об'єкти є державною або комунальною власністю і є у віданні державних установ. Тому необхідно розглянути систему управління саме портами та їх акваторією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження з питань управління морськими портами представлені як у вітчизняних, так і у зарубіжних працях, таких науковців як Сергеев О. С. [1], Балуева О. В., Иванов Г. С. [2],

Кравцова Т. М., Калініченко Г. В. [3], Попелюк В. П. [4], Дем'янченко А. Г. [5], Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Шевченко А. В., Русан В. М., Белашов Є. В. [6] тощо. Проте, незважаючи на велику кількість досліджень, виникає необхідність подальшого опрацювання наукового питання щодо удосконалення управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України як головного підґрунтя розвитку морських портів та морської транспортної інфраструктури загалом.

Постановка завдання. Метою статті є визначення сучасних моделей управління морськими портами та обґрунтування впровадження моделі управління «порт-лендлорд» та інноваційних систем логістики.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно із методикою Всесвітнього банку, для класифікації моделей управління портами існує

низка критеріїв, які включають [7]: надання державних, приватних або змішаних послуг; локальні, регіональні чи глобальні орієнтації; право власності на інфраструктуру (портові землі); право власності на будівлі та обладнання (обладнання для обробки вантажів та складські будівлі); статус

зайнятості стивідорів та управління. На підставі цих критеріїв порти класифікуються на чотири категорії відповідно до моделей управління: модель «державний порт», модель «порт-інструмент», модель «порт-лендлорд» та модель «приватний порт» (рис. 1) [8].



Рис. 1. Основні моделі управління морськими портами

Джерело: складено автором на основі [9]

Серед представлених моделей управління більш розповсюдженою у міжнародній практиці є модель «порт-лендлорд». Приблизно 90% світових контейнерних терміналів організовані за даною моделлю. Державні органи управління морськими портами і приватні оператори функціонують відповідно до концесії чи за довгостроковою орендою. Чотири моделі управління передбачають наявність консолідованого контролю та планування за землекористуванням або державними портовими органами управління (державні порти, порт-інструмент, порт-лендлорд),

або приватною структурою (приватний порт). Наприклад у Франції відповідно до Конституції морські порти знаходяться у державній власності та контролюються адміністративними радами, які підпорядковуються Раді Міністрів, а у Великій Британії переважно автономні порти державного значення [10, с. 6].

Кожна з цих моделей управління має свої слабкі та сильні сторони, що пов'язані з різноманітними формами власності і механізмів управління морською транспортною інфраструктурою (рис. 2).

Таблиця 1

Розподіл зобов'язань у моделях управління морськими портами

Модель	Зобов'язання					
	Регулювання	Земле-володіння	Інфраструктура	Споруди	Обладнання	Морські послуги
Державний порт	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.
Порт-інструмент	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.	держ.
Порт-лендлорд	держ.	держ.	держ./приват.	приват.	приват.	держ./приват.
Приватний порт	держ./приват.	держ./приват.	приват.	приват.	приват.	приват.

Примітка. держ. – державні зобов'язання; приват. – приватні зобов'язання.

Джерело: складено автором на основі [11]

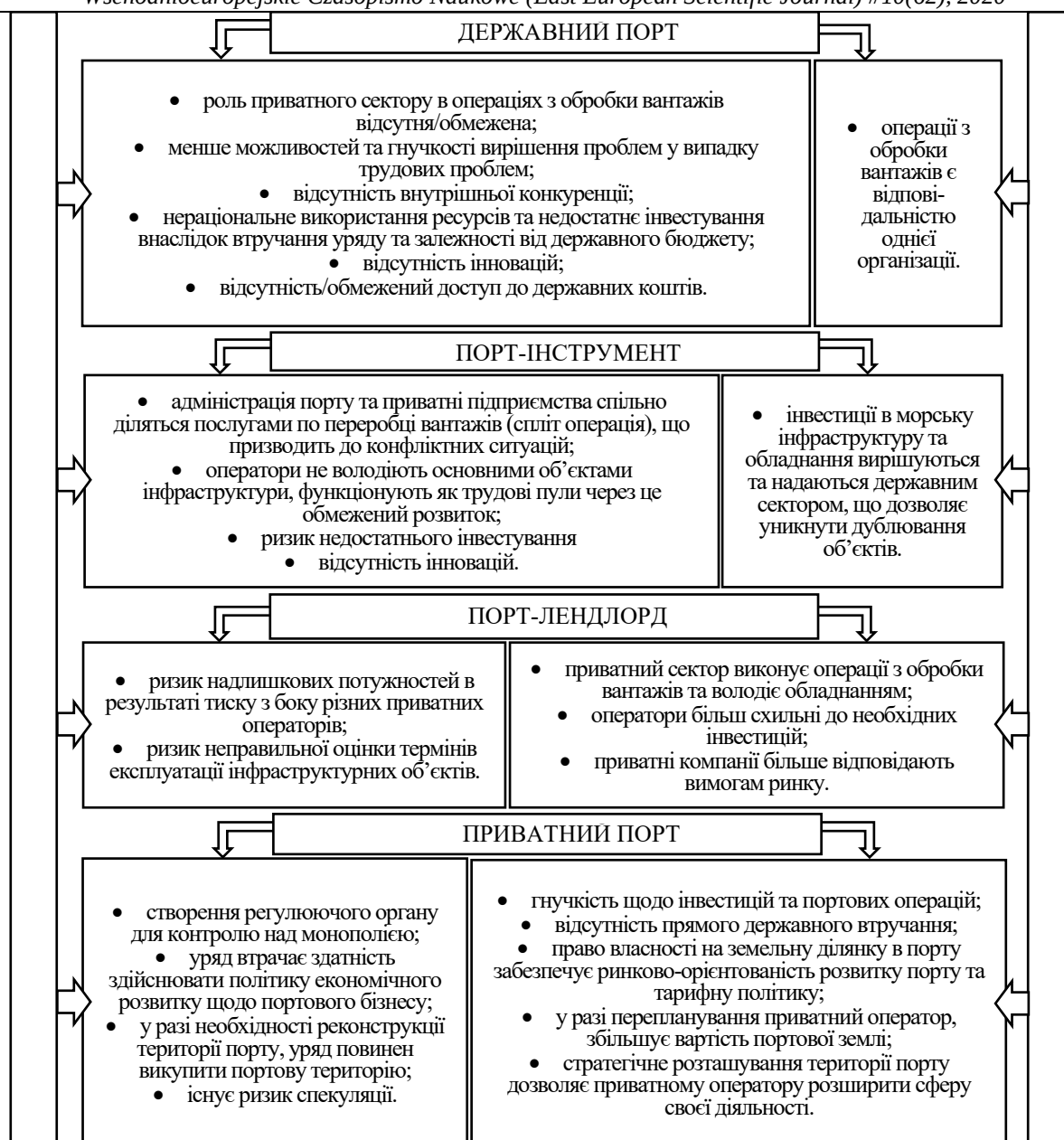


Рис. 2. Сильні та слабкі сторони моделей управління морськими портами
Джерело: складено автором на основі [9]

Головною відмінною ознакою цих моделей управління є розподіл зобов'язань між державними та приватними установами (табл. 1).

Проаналізувавши мету створення ДП «АМПУ», визначену Законом України «Про морські порти» [12], зокрема організацію та підтримку безпечної експлуатації об'єктів державної портової інфраструктури, включаючи гідротехнічні споруди, розташовані в межах території та акваторії морського порту, організацію та підтримку безпеки судноплавства тощо, застосовувати в Україні одну із запропонованих Світовим банком моделей у чистому вигляді неможливо. З огляду на правове регулювання портової діяльності, слід зазначити, що модель управління українськими морськими портами має характеристики моделі «порт-інструмент», що

окреслює повноваження адміністрації порту з точки зору адміністративної та господарської діяльності.

Адміністрація морського порту має право надати інвесторам землю чи інші об'єкти для будівництва, реконструкції морських терміналів, а інвестори мають право на наявні термінали на визначений термін, після чого вони можуть продовжити договір або повернути землю із терміналом у державне майно. Цей тип моделі управління морськими портами характеризується поєднанням державних та приватних інтересів, але наразі, зважаючи на вимоги законодавства, така можливість використання земель неможлива через

відсутність достатніх повноважень у суб'єктів портової галузі. Оскільки відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» [13], у якому зазначено, що «інструментом державного регулювання планування територій є містобудівна документація, яка поділяється на документацію державного, регіонального та місцевого рівнів» [13]. Згідно даного Закону «право на забудову земельної ділянки реалізується її власником або користувачем за умови використання земельної ділянки відповідно до вимог містобудівної документації» [13], оскільки неможливо отримати правостановлюючі документи на земельну ділянку при будівництві на ділянці водного фонду, що зайняті внутрішніми морськими водами, територіальним морем, включаючи акваторію морських портів. Це пов'язано з неможливістю на вказаних землях реалізувати формування земельних ділянок з таких причин: технічна неможливість встановлення меж земельної ділянки під водою; недостатня компетенція органів державної влади та місцевого самоврядування щодо розпорядження землями під акваторією, котрі не належать до відповідних адміністративно-територіальних одиниць; конфлікт між правами на землю під водою, яка належить одному суб'єкту та правами на водний об'єкт над водою, що належить іншому суб'єкту.

Так відносно земельних ділянок та майнових відносин у Законі «Про морські порти» [12] ч. 5 ст. 25 вказано, що «у разі утворення акціонерного товариства причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, та земельні ділянки, на яких розташовані причали та єдиний майновий комплекс, передаються в оренду такому товариству на строк до 49 років без проведення конкурсу» [12], проте суб'єкта, що створює публічне акціонерне товариство (ПАО) не вказано. Виявляється, будь-хто може створити ПАО і цей факт формально дасть право орендувати причали та комплекси нерухомості без конкурсу. У ч. 2 ст. 26 [12] даного закону зазначено, що «за згодою приватного інвестора та держави в особі Фонду державного майна України і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського транспорту, на базі єдиного майнового комплексу, створеного або такого, який перебуває у процесі створення, на підставі інвестиційного договору або договору про спільну діяльність, укладеного до набрання чинності цим Законом, може бути утворено господарське товариство ... » [12], якому земельні ділянки та причали, які пов'язані із його майновим комплексом, передаються в оренду на 49 років. Однак у цих положеннях не визначають розмір державної та приватних інвесторів часток, чи збереже держава мажоритарний пакет акцій цих підприємств. Це все може призвести до непропорційного перерозподілу активів у межах акцій «спільних підприємств».

Законодавча неврегульованість нормативних актів «Земельний кодекс України», «Водний кодекс України» та Закону України «Про морські порти» щодо земель водного фонду, зайнятих водою та акваторій портів, призвело до неоднозначного тлумачення судами і, як наслідок, незаконне використання акваторій портів. Тому розпорядниками земель під акваторією морського порту можуть бути як органи державної влади, так і органи місцевого самоврядування, які передають земельні ділянки будь-якому суб'єкту господарювання без узгодження з планами розвитку морського порту, навіть не виконуючи нормативних вимог Кодексу торговельного мореплавства України.

Відсутність вертикальної законодавчої та адміністративної узгодженості у цьому випадку та, в більшості випадків, відсутність узгодженості інтересів власників або користувачів земель призводить до неефективного використання земель навколо портової території. Наприклад, існують ділянки, які тривалий час не використовуються за призначенням, що, як наслідок, зменшує площі для довгострокового розвитку морського порту і не гарантує довгострокового впровадження програм розвитку як морських портів, так і морської транспортної інфраструктури загалом.

До того ж, межі акваторій 13 морських портів визначаються відповідними рішеннями Кабінету Міністрів України. Наразі жоден морський порт не має офіційно затверджених меж власних територій. Ця ситуація ускладнює застосування Закону «Про морські порти» [12], оскільки більшість його норм щодо територіальних відносин побудовані з урахуванням існування портових територій. Як результат, реалізація інвестиційних проєктів з будівництва морських терміналів чи окремих об'єктів морської транспортної інфраструктури ускладнюється, а також стає не можливим досягнення ДП «АМПУ» ще однієї мети – розвитку морської інфраструктури. Впровадження моделі управління «порт-лендлорд» в Україні наразі є нездійсненною, а початок її реалізації можливий лише за умови суттєвих змін у відповідному законодавстві України, зокрема, законодавчого закріплення права проєктування та будівництва, здійснення інших видів робіт в межах акваторії морського порту за попередньою згодою ДП «АМПУ», таких як балансоутримувача акваторії та капітана порту, як особи, що відповідає за нагляд за безпекою судноплавства.

На підставі усього вищезазначеного можна зробити висновок, що у зв'язку з наближенням до ЄС, як територіально, так і законодавчо (Угода про асоціацію з ЄС), а також впровадження моделі управління «порт-лендлорд» та створення мережі кластерів (Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [14]) необхідно реалізувати такі етапи реформування: по-перше, встановити єдиний контроль над портовою власністю; а, по-друге, перетворення ДП «АМПУ» не тільки юридично, а й за допомогою

інституційних засобів в управлінський орган, що має повноцінні повноваження та інструменти для підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України загалом.

Ще одним вирішальним елементом управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури є впровадження інноваційних систем логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності. Так у країнах Європи реалізується форма «Єдине вікно», яка функціонує у морських портах: Гамбург (Німеччина), Роттердам (Нідерланди), Фелікстоу (Велика Британія), Гавр та Марсель (Франція), Антверпен (Бельгія), Барселона та Більбао (Іспанія) тощо. На їх базі була створена Міжнародна асоціація систем портових співтовариств (The International Port Community Systems Association – IPCSA), метою якої є спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються до морського транспорту, шляхом електронної передачі інформації та впорядкування процедур звітності. Так «Єдине вікно» підвищує ефективність перевезення вантажів морським транспортом, експедиторської та логістичної діяльності у країнах ЄС [15]. Досвід морських портів Європи показує, що електронний обмін даними у системі портового співтовариства усуває суб'єктивне втручання в управління зовнішньої торгівлі, пришвидшує транспортний процес та усуває передумови корупції. Морські європейські порти оснащені системами Управління інформаційною системою руху судна (VTMIS) і інформаційною системою SafeSeaNet, а також надавати E-Maritime послуги.

Тому контроль руху суден та інформаційна система SafeSeaNet в Україні можуть стати підґрунтям для усіх відповідних інформаційних засобів на морі, що гарантуватиме технічну та громадську безпеку морського транспорту, а також охорону навколишнього середовища від забруднення, що спричинена судами. Це суттєво сприятиме створенню спільного середовища для обміну інформацією з метою спостереження за

морською територією та просуванню єдиного морського простору. Згідно з Угодою про асоціацію України з ЄС, нашій країні необхідно імплементувати директиви ЄС: Директива 2000/59/ЄК Європейського Парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про портове обладнання з прийому відходів з суден та залишків вантажу та Директива 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 10 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства [16], які регламентують створення національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи «Національного єдиного вікна» (National Single Window). Проте Міністерство інфраструктури, порушуючи вимоги цих Директив без юридичної підстави необґрунтовано змінило термін «Національне єдине вікно» на Українське національне морське єдине вікно (УНМЄВ) за умови, що УНМЄВ з'єднує системи SafeSeaNet та інші електронні системи. З огляду на це, ні в Угоді про асоціацію, ні в Директивах ЄС 2000/59 та 2010/65, ні в планових документах України щодо імплементції цих директив немає зобов'язань створення продукту як інформаційна система «Морське єдине вікно». В українських планових документах усі види понять, що містять в назві словосполучення «єдине вікно», використовуються у значенні «інформаційна система». Це очевидна помилка, допущена при плануванні заходів щодо імплементції Директиви ЄС № 2010/65, виходячи з цього, продукт – інформаційна система «Морське єдине вікно» не має будь-яких формальних прототипів з директив ЄС, реалізація яких задекларована в пояснювальній записці до проекту резолюції [17].

Розвиток інформаційних технологій дозволить підвищити якість надання послуг та перейти до міжнародних стандартів з обробки вантажопотоків. Тому впровадження даних інформаційних систем, буде об'єднувати усіх суб'єктів з транспортування вантажів морським транспортом (рис. 3).



Рис. 3. Суб'єкти єдиної морської транспортної інфраструктури «Національне єдине вікно» та SafeSeaNet

Джерело: складено автором

Тому варто внести зміни до законодавства України та здійснити організаційні заходи щодо функціонування національної системи «Національне єдине вікно» для обміну інформацією про морські перевезення SafeSeaNet, котрі забезпечать організацію усіх необхідних

формальностей та подання необхідної документації в електронному форматі, включаючи декларацію на вантаж, митні та інші документи, завдяки чому кількість служб контролю, час та ціна реєстрації вантажів і, як наслідок, несанкціоновані платежі будуть зменшені (рис. 4)



Рис. 4. Переваги формування Національного єдиного вікна для морської транспортної інфраструктури України

Джерело: складено автором на основі [14; 16 – 17]

Висновки. Таким чином, проаналізувавши моделі управління морськими портами, можна зробити висновок, що наближення до моделі управління «порт-лендлорд» та впровадження інформаційних систем «Морське єдине вікно» і SafeSeaNet надає можливість як морським портам, так і морській транспортній інфраструктурі України загалом прозорого та більш ефективного управління галуззю, залучення інвестицій в модернізацію та будівництво портової інфраструктури, успішно реалізовувати контроль за використанням земельних ділянок портів та припортових територій, розвитку інформаційних технологій для підвищення якості надання послуг та переходу до міжнародних стандартів з обробки вантажопотоків.

Список літератури

Сергеев А. С. Модели управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 2 (71). С. 78—89.

Балуєва О. В., Іванов Г. С. Концептуальні положення державного управління розвитком морських портів України. Публічне управління для сталого розвитку: виклики та перспективи на національному та місцевому рівнях : збірник

матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції. Маріуполь : ДонДУУ, 2018. С. 242 – 245.

Кравцова Т. М., Калініченко Г. В. Дослідження видів функцій державного управління та їх значення у процесі державно-управлінської діяльності. Форум права. 2011. № 1. С. 522–527.

Попелюк В. П. Сучасні тенденції розвитку управління морськими портами в транспортній інфраструктурі України. Актуальні проблеми держави і права. 2012. Вип. 65. С. 385—390.

Дем'янченко А. Г. Вдосконалення системи управління морськими портами України. Ефективна економіка. 2014. № 3. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_3_57

Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Шевченко А. В., Русан В. М., Белашов Є. В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. Київ : НІСД, 2016. 72 с.

Шемаєв В. В. Стратегічні пріоритети розвитку морських портів України. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. Харків : ХНАДУ, 2017. С. 9 – 17.

Alternative Port Management Structures And Ownership Models. World Bank Port Reform Tool Kit. URL: <http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/t>

oolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf (дата звернення : 12.09.2020)

Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models. The International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank, 2007. 78 p.

Сергеев А. С. Мировая практика управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности. Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2014. № 4. С. 3 – 14.

Офіційний сайт Japan International Cooperation Agency. URL: <https://www.jica.go.jp/english/> (дата звернення : 12.09.2020)

Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI / Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, N 7, ст. 65. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1602-14> (дата звернення : 08.09.2020)

Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 р. Відомості

Верховної Ради України, 2011, № 34, ст.343. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення : 14.09.2020)

Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. : Розпорядження Кабінету Міністрів України від від 11 липня 2013 р. № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> (дата звернення : 14.09.2020)

Офіційний сайт International Port Community Systems Association. URL: <https://ipcsa.international/> (дата звернення : 14.09.2020)

Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення : 14.09.2020)

Офіційний сайт Єдине вікно – локальне рішення. URL: <http://singlewindow.org/> (дата звернення : 14.09.2020)

УДК 332.132

ГРНТИ 06.61.33

Andrei V. Sudyin

Candidate of Sciences (Economics)

The Institute of Oriental Studies of the RAS, Moscow

ECONOMY OF THE VOLGA REPUBLICS IN THE POST-SOVIET PERIOD (ON THE EXAMPLE OF MORDOVIA)

Судьин Андрей Владимирович

кандидат экономических наук

Институт востоковедения РАН, г. Москва

ЭКОНОМИКА РЕСПУБЛИК ПОВОЛЖЬЯ В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД (НА ПРИМЕРЕ МОРДОВИИ)

Abstract. As in other regions of Russia, in the Republic of Mordovia in the first years of the post-Soviet period, there was a transition from the Soviet-type economy to a new, market-based economic model. This transition stage was very difficult for the Republic. In the 1990s, Mordovia experienced a significant decline in production in the main sectors of the economy. But by the early 2000s, the economic situation had stabilized and conditions were created for sustainable economic development. During the first two decades of the XXI century, the growth rate of the gross regional product in the Republic was higher than the average for the Volga Federal district. As a result of Mordovia Republic managed to achieve real success in the economic sphere.

Аннотация. Как и в остальных регионах России, в Республике Мордовия в первые годы постсоветского периода произошел переход от экономики советского типа к новой, рыночной, экономической модели. Этот переходный этап для республики был весьма непростым. В 1990-е годы в Мордовии отмечался существенный спад производства в основных отраслях экономики. Но к началу 2000-х годов экономическая ситуация стабилизировалась, и были созданы условия для устойчивого экономического развития. В течение первых двух десятилетий XXI века темпы роста валового регионального продукта в республике были выше, чем в среднем по Приволжскому федеральному округу. В результате Мордовии удалось добиться реальных успехов в сфере экономики.

Keywords: *the Republic of Mordovia, the post-Soviet period, the economy.*

Ключевые слова: *Республика Мордовия, постсоветский период, экономика.*

Республика Мордовия находится почти в середине европейской части России и входит в состав Приволжского федерального округа. Это сравнительно небольшой регион. Его площадь составляет 26,1 кв. км (т.е. 0,15 % территории Российской Федерации). По данному показателю

Мордовия занимает 68 место среди 85 субъектов РФ. Численность населения республики на начало 2020 года составила 790,2 тыс. человек (0,54 % населения России). По этому показателю Мордовия находится на 61 месте в РФ.